

# - HAMNOMRÅDE I OMVANDLING -

Ett gestaltungs-förslag för  
Varvsstadens nya offentliga rum



Sveriges Lantbruksuniversitet  
Swedish University of Agricultural Sciences  
Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-  
och växtproduktionsvetenskap  
Författare: Ellen Arkander och Anna Nordahl  
Självständigt arbete 30 hp  
Landskapsarkitekturprogrammet  
Alnarp 2017



- Hamnområde i omvandling-

Ett gestaltungsförslag för Varsvsstadens nya offentliga rum

- Hamnområde i omvandling -

Ett gestaltungsforstag for Varvsstadens nya offentliga rum

- Harbourscape in transition -

A design proposal for the public spaces of Varvsstadens

Författare

Ellen Arkander och Anna Nordahl

Handledare: Carola Wingren, SLU

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Mads Farsö, SLU

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Bitr Examinator: Tiina Sarap

30 hp

Avancerad nivå A2E

Master Project in Landscape Architecture

Landskapsarkitekturprogrammet

EX0775

Alnarp 2017

Omslagsbild: Ellen Arkander och Anna Nordahl (2016)

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: stadsomvandling, hamnomvandling,  
gestaltungsforstag, Varvsstaden, landskapsarkitektur

Sveriges lantbruksuniversitet

Swedish University of Agricultural Sciences

LTV - Fakulteten för landskapsarkitektur,

trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning



## TACK!

Vi vill börja med att tacka vår handledare Carola Wingren för engagemang, inspiration och stöd under arbetets gång. Vi vill också tacka Ann Bergsjö, Patrick Bellan och Anders Folkesson som tagit sig tid att hjälpa oss med sin specialkunskap.

Tack till Anna Eklund och Åsa Bjerndell på White i Malmö för att vi fått sitta på ert kontor delar av tiden.

Tack till Anna Swanberg på Malmö Stad, Hanne Birk med kollegor på Varvsstaden AB, Björn Widell på Kockums Industrier och Erik Palmquist, för att ni tagit er tid att träffa oss.

Slutligen ett stort tack till Johan och Daniel som inte fått träffa oss så mycket den senaste tiden men som stöttat, läst och fått oss att sätta arbetet i relation till andra viktiga saker.

*ellen och anna*

## Sammanfattning

Hamnområden tillhör vår tids viktigaste omvandlingsområden på grund av deras centrala placering i städerna. Trots sina kulturella, geografiska och sociala lager har dessa hamnområden ofta omvandlats till generiska områden som ser likadana ut över stora delar av västvärlden.

I detta examensarbete har vi undersökt hur identiteten i ett hamnområde kan utvecklas vid en exploatering av området. Platsen för vår undersökning är Varvsstaden i Malmö, ett område som utgjorde kärnan för stadens nu nedlagda varvsindustri.

I Malmös översiktsplan står det att Malmö ska fortsätta växa inåt och Varvsstaden har varit ett sedan länge planerat utvecklingsområde för förtätning. 2014 antogs 'Utvecklingsprogram för Varvsstaden' i Malmö Stadsbyggnadsnämnd med avsikt att konkretisera Malmö Stads ambitioner och ange riktlinjer för den fortsatta planeringen. Med utgångspunkt i Utvecklingsprogrammet för Varvsstaden samt andra strategiska styrdokument från Malmö stad har vi med egna metoder undersökt och lärt känna Varvsstaden ur ett historiskt-, ett nutids- och ett framtidsperspektiv. Detta arbete har legat till grund för det slutgiltiga gestaltungsförslag som vi presenterar i detta examensarbete.

Förslaget tar sin utgångspunkt i den del av Varvsstaden som vi menar kommer vara platsens ansikte utåt med goda möjligheter att ingå som en första etapp av den planerade utvecklingen av Varvsstaden. Vi tror att vår gestaltning kan skapa platser som genererar en tidig etablering av olika aktiviteter och på så sätt fungera som en drivkraft för områdets utveckling.

I arbetet fördjupar vi oss också i och reflekterar över vår designprocess och redovisar hur vi arbetat oss fram till slutresultatet. Denna djupdykning i landskapsarkitektens praktiska arbete har bidragit med ytterligare erfarenheter inför det kommande arbetslivet.

## Abstract

Considering the often central locations in cities, harbour areas are one of our most important development areas. Despite differences in cultural, geographical and social background, harbour areas are often developed in the same generic way, resulting in areas that look the same across large parts of the western world.

In this thesis we have investigated how the individual identity of harbour areas can be developed and made visible in the process of urban development. The location of our investigation is Varvsstaden in Malmö, an area that was once the very core of the shipbuilding industry, but which is now disused.

The comprehensive plan of Malmö states that the city will continue to grow inwards and due to deindustrialization, the former industrial area of Varvsstaden has been a proposed development area for many years. In 2014 a development program for Varvsstaden, with the intent to realise the city's ambition and set guidelines for further planning, was passed in the Malmö City Planning Office. Based on this document, together with other policy documents and literature, we have with our own methods investigated Varvsstaden from different perspectives. This study has been the starting point for our final design proposal which is presented in this thesis.

The proposal takes its starting point in the public spaces of Varvsstaden which we argue will be most important, with great opportunities to form part of the first stages of the development of Varvsstaden. We believe that our design proposal can create sites that generate the early establishment of public and cultural activity and thus serve as a driving force for the area's development.

We also deepen and reflect upon our design process and describe how we worked towards the final result. This thorough examination of the practical (and analytical) work of a landscape architect, has provided new insights and tools for our forthcoming architectural carriers.



# Hamnområde i omvandling

## I

---

### INTRODUKTION

- 12 Bakgrund
- 13 Syfte, mål
- 13 Genomförande, material och metod
- 14 Arbetets struktur och läshänvisningar
- 15 Avgränsningar

## II

---

### PLATSEN

- 18 Bakgrund
- 18 Malmös och Kockums historia
- 21 Varvsstaden idag
- 21 Relation till staden
- 27 Området Varvsstaden
- 32 Varvsstaden i framtiden
- 32 Malmös framtid enligt planeringsdokument
- 33 Malmö stads planer för Varvsstaden
- 36 Våra ställningstagande och val arbetsområde

## III

---

### INFÖR FÖRSLAGET

- 40 Teoretiska utgångspunkter
- 40 Kahn och Burns teorier
- 41 Lisa Diedrich's teorier
- 44 Platsanalys med teoretiska metoder
- 44 Andrea Kahn och Carol Burns
- 47 Lisa Diedrich
- 52 Skissprocessen
- 52 Platsens utmaningar och designprinciper
- 54 Formspråk och gestaltning

## IV

---

### FÖRSLAGET

- 64-74 Hamnområde i omvandling

## V

---

### REFLEKTION

- 76 Om gestaltungsförslaget
- 77 Om val av arbetsområde
- 78 Om skissprocessen
- 79 Om vald teori och valda utgångspunkter
- 80 Om samarbetet
- 81 Om material och metod
- 82 Avslutande reflektion
- 84 Referenslista





# INTRODUKTION

I

---

I den inledande delen av arbetet presenterar vi bakgrunden till ämnet, arbetets syfte och mål samt beskriver våra metoder och avgränsningar.

## Bakgrund

Förtätning av städer är ett högaktuellt ämne i den rådande planeringsdiskursen. Boverket beskriver i sin publikation 'Rätt Tätt' (2016, s. 7) att anledningen till att förtätning blivit en trend beror på att storstäderna växer i snabb takt och att det tidigare planeringsidealet där städer växte utåt inte längre anses hållbart, bland annat på grund av att det ökar vårt bilberoende samtidigt som värdefull jordbruksmark går förlorad. Förtätning anses ofta ge hållbara städer, både ekologiskt, socialt och ekonomiskt. Korta avstånd ökar möjliga möten mellan invånare, ger mindre utsläpp tack vare möjligheterna att transportera sig till fots, cykel eller kollektivt samt ger ett större underlag för service och kulturutbud. Men förtätning leder också till stora utmaningar gällande god livsmiljö. Våra täta städer behöver bland annat grön- och friytor, generösa bostadsgårdar, klimatanpassning, skolor, förskolor och rekreativa miljöer - något som inte alltid verkar beaktas.

På en släppfest för tidskriften STAD, den 22 september 2015, intervjuades Hanne Birk - utvecklingschef på Varvsstaden AB, angående hur 'industrihistoria kan omvandlas till framtidsstad'.

Efter att ha lyssnat till samtalet väcktes tankar om att Varvsstaden skulle kunna bli föremål för vårt examensprojekt. Att Varvsstaden är en verklig plats som står inför en faktisk stadsomvandling där visioner och strategier finns, men där konkreta exempel på hur dessa kan ta form fortfarande saknas, kändes både lockande och utmanande.

Lisa Diedrich (2013) menar i sin avhandling 'Translating harbourscapes: site-specific design approaches in contemporary European harbour transformation' att den förändring som industriområden från 1800- och 1900-talen står inför är en av vår tids största utmaningar, och hit räknas även de stora hamnområdena. Malmö är en stad som har en stark prägel av sitt arv som industristad, och Kockums mekaniska verkstäder utgjorde under en lång tid navet i stadens tillverkningsindustri. Varvet hörde under en period under 1900-talets mitt till ett av världens största och industriverksamheten har haft stor inverkan på hur staden har utformats. De havsnära lägen som förr upptogs av varvets verksamheter är idag attraktiva exploateringsområden som kan möta stadens vision om att växa inåt istället för ut på jordbruksmarken.

Genom att använda Varvsstaden som arbetsområde för vårt examensarbete vill vi undersöka hur vi kan utnyttja de befintliga värdena på platsen som en resurs och utgångspunkt för områdets identitet i en stadsutvecklingsprocess.

## Syfte och mål

- Syftet är att med inflytande från aktuella projekt i både Sverige och Europa, undersöka hur identiteten och platsens unika värden i ett hamnområde kan beaktas och utvecklas i ett gestaltungsförslag.
- Syftet är även att få en fördjupad förståelse för hur vi som landskapsarkitekter resonerar och arbetar i en gestaltungsprocess.
- Målet är att göra ett gestaltungsförslag för en del av Varvsstaden, och skapa offentliga platser med en ny identitet baserad på de befintliga värdena.
- Målet är också att under arbetets gång dokumentera, undersöka och reflektera över vår designprocess och att redovisa denna på ett transparent sätt.

## Genomförande, material och metod

Metoderna vi använt under arbetet kan huvudsakligen delas upp i två delar - kunskapsinhämtning och förslagsfas. Den inledande kunskapsinhämtningen gick ut på att förstå och lära känna platsen och dess förutsättningar, relationer och möjligheter samt vad dessa har för betydelse för vårt gestaltungsförslag. Den påföljande förslagsfasen handlade om att bearbeta tidigare inhämtad kunskap och transformera den via skissandet till ett gestaltungsförslag.

En viktig del av kunskapsinhämtningen var våra litteraturstudier då vi studerade offentliga planeringsdokument som rör Malmös utveckling samt mer specifikt utvecklingen av Varvsstaden och Västra hamnen. Vi studerade även två nutida landskapsarkitekters teorier, vilka fungerat som ramverk för både vår analys av platsen men även för själva förslaget. I boken 'Site Matters' (2005) presenterar

Andrea Kahn och Carol Burns sina teorier för ett förhållningssätt till begreppet 'site' vilket hjälpte oss att sätta Varvsstaden i en större kontext där vi sökt samband och relationer utanför det geografiska arbetsområdet. I Lisa Diedrich's avhandling 'Translating Harboursapes Site specific Design Approaches in Contemporary European Harbour Transformation' (2013) behandlas specifikt just hamnomvandling i modern tid. Diedrich har utvecklat en designmetod som ger vikt åt dynamiska processer och immateriella egenskaper vilket ofta glöms bort till förmån för mer planbaserade analyser. Avhandlingen lyfter även vikten av att utveckla en plats i relation till dess befintliga värden vilket var viktigt för oss.

Vi har också utfört två studieresor. En kortare studieresa till Köpenhamn genomfördes under en heldag, då vi besökte urbana vattennära miljöer samt Papirøen och Refshaleøen vilka båda är två tidigare industriområden som står inför liknande stadsomvandling som Varvsstaden. Den andra studieresan gick till Nantes för att studera omvandlingsprojektet

Île de Nantes, vilket Diedrich (2013) lyfter fram som ett av de mest lyckade i sin avhandling.

För att skapa oss en så bred bild som möjligt av Varvsstaden har vi träffat och intervjuat Hanne Birk, som är utvecklingschef för Varvsstaden AB, det privata bolag som äger den mesta marken i Varvsstaden samt Anna Swanberg på Malmö Stad som ansvarat för arbetet med 'Utvecklingsplan Varvsstaden' (2014) vilken anger riktlinjer och strategier för det fortsatta arbetet med utvecklingen av Varvsstaden.

Vi har även utfört en mängd olika workshops för att analysera och lära känna platsen på ett grundligt sätt. Under dessa workshops har vi bland annat undersökt gränser, hamnar som koncept, volym och rumslighet, immateriella egenskaper samt Varvsstaden utifrån nya vinklar - vattnet.

Under förslagsfasen, vilken innefattar ett förslag för en framtida möjlig gestaltning för delar av Varvsstaden, har vi främst använt oss av skissandet som undersökande metod. Under skissprocessen har vi använt pennan och handen som hjälpmedel för att söka svar på de problem vi formulerade efter kunskapsinhämtningen. Vi har även arbetat med enkla skissmodeller vilka tack vare sin direkthet gav snabba svar på samband och relationer i vår gestaltning.

Efter själva skissprocessen har materialet bearbetats och förfinats i de digitala program som är vanliga inom landskapsarkitektens verktygslåda. Skissförslaget bearbetades till en djupare detaljeringsgrad i ritprogrammet Autocad, vilket sedan lågt till grund för 3d-modellering i Sketchup. Utifrån grunderna i CAD och Sketchup har vi sedan bearbetat materialet visuellt för att det ska bli tydligt men även visuellt tilltalande i Illustrator och Photoshop.

Själva genomförandet har till stor del byggts på en undersökande och öppen process där vi som individer, men även som landskapsarkitektstudenter med de metoder som vi lärt oss under studietiden, har satt präglet på arbetet. Valet av arbetsområde var viktigt eftersom möjligheten till många platsbesök var viktig för möjligheten att utforska platsen utifrån flera olika perspektiv och med olika frågor. För en djupare förståelse för arbetets genomförande hänvisar vi till examensarbetets bilaga där vi beskriver alla delar av vår process utifrån både genomförande och vilka insikter vi tagit med oss vårt vidare arbete.

## Arbetets struktur och läshänvisningar

Arbetet består av fem kapitel. I det första kapitlet, Introduktion, behandlas arbetets formalia. Därefter följer kapitlet Platsen där vi presenterar området Varvsstaden ur ett historiskt perspektiv, ett nutida perspektiv samt redogör för de planer som finns för Varvsstaden i framtiden. I det tredje kapitlet, Inför förslaget, redogör vi för våra teoretiska utgångspunkter samt vår platsanalys i relation till dessa valda teorier. Vi beskriver sedan den skissprocess som ledde oss fram till det färdiga gestaltungsförslaget. I det fjärde

kapitlet Förslaget presenterar vi själva förslaget på fem planscher. Dessa ska liknas vid en presentation i en tävling och fungerar alltså fristående från det skrivna examensarbetet. I det femte och avslutande kapitlet reflekterar vi över gestaltungsförslaget, våra valda teorier, skissprocessen. Kapitlet avslutas med en avslutande reflektion. Arbetet är avsett att läsas i den ordning som vi presenterar det. Till examensarbetet följer en bilaga som redovisar de arbetsmetoder som vi tillämpat under arbetets gång vilket ger en djupare förståelse till vår process.

## Avgränsningar

Möjligheterna för en gestaltning är näst intill oändliga. Vi har låtit processen styra oss vilket inneburit att det material vi stött på har format arbetet. Vi har sökt information när vi behövt det för att komma vidare och om det vi funnit inte lett oss framåt har vi sökt oss vidare. Det arbetssättet kan liknas vid det sätt man arbetar på som gestaltande landskapsarkitekt (Wingren, 2009).

Eftersom vi som individer präglat arbetet i stor omfattning har vi också valt att använda en personlig ton i de delar där vi beskriver våra metoder och vår process, samt i våra reflektioner.

Ett viktigt ställningstagande har varit att inte ifrågasätta de övergripande planerna för Varvsstaden från Malmö Stad. Vi har istället använt dem som en utgångspunkt för vårt arbete. Anledningen till det beslutet var att vi ville efterlikna den situation som man ofta som konsult befinner sig i när man arbetar med ett kommunalt gestaltungsuppdrag. Vi har valt att arbeta på en nivå mellan strategi och projektering där vi gett form, funktion och material till olika ytor, men även satt dem i relation till sin omgivning.





# PLATSEN



---

I denna del av vårt examensarbetet beskriver vi platsen Varvsstaden genom dess historia, dagens situation samt framtida planer för området. Avslutningsvis sammanfattar vi våra personliga ställningstaganden utifrån vår platsanalys.

# Bakgrund

## Malmös och Kockums historia

Malmös hamnars historia kan sägas ha startat när Frans Suell anlade Malmös första riktiga hamn i slutet på 1700-talet. Hamnverksamheten kom att spela en stor roll för stadens ekonomiska utveckling och resulterade i varvets expansion norr om Stora Varvsgatan med landmassor som idag utgör området för hela Västra hamnen (Lund, Lundberg & Schlyter, 2007, s. 14). Varvsbolaget Kockums mekaniska verkstad befolkade området från sent 1800-tal och under 1950- och 1960-talet var varvsverksamheten i Malmö en av de största i världen (ibid.). Kockums mekaniska verkstad grundades av Frans Henrik Kockum och var i ett tidigt skede i företagets historia leverantörer av moderna jordbruksredskap för att senare övergå till att rikta in sin verksamhet på tillverkning av järnvägsvagnar, ubåtar och storskalig fartygsproduktion. Efter andra världskriget gjordes omfattande satsningar inom koncernen och i slutet på 1960-talet kompletterades anläggningen med vad som skulle bli världens största byggnadsdocka vilken ersatte de äldre fartygsbäddarna (a.a, s. 12). Den ökande handeln med olja var anledningen till att behovet av lastfartyg ökade markant (Wikipedia, Kockums, [online] 2016-05-09). Under denna period uppfördes även en av de större monteringshallarna och en 80 m hög bockkran som 1974 kom att kompletteras med en större bockkran på 140 m. Kockumskranen blev ett landmärke för Kockums, men även en viktig symbol för staden. Att kranen hade ett starkt affektionsvärde bland stadens invånare blev väldigt tydligt i och med reaktionerna som följde efter att beslut tagits om att montera ned den stora bockkranen år 2002 (a.a, s. 15). Oljekrisen 1973 och lågkonjunktur som följde drabbade varvsindustrin hårt och trots omfattande försök i slutet på 70-talet och början på 80-talet lyckades företaget aldrig vända utvecklingen. I dag är produktionen helt nedlagd och endast administrativ verksamhet finns kvar.

Under 1970-90-talet genomled Malmö flera kriser och ett visionsarbete påbörjades 1995 som gick under namnet *Vision 2000* (Möllerström, 2011, s. 18-19). Arbetet med stadens framtida utveckling resulterade bland annat i att Malmö högskola etablerades, stora infrastrukturella satsningar som uppförandet av en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark genom Öresundsbron och Citytunneln samt bomässan Bo01 i västra hamnen.

Förändringen från att ha varit en stad med dominans inom industrisektorn till att utveckla en allt större tjänste- och kunskapssektor är inte unik för Malmö, utan detta har skett även i andra storstadsregioner. Med sina 314 000 invånare (SCB, Folkmängd, [online] 2016-03-06) är Malmö idag Sveriges tredje största stad och vidare den av våra tre största städer som har högst befolkningstillväxt (Malmö stad, huvudnyheter januari [online] 2017-05-12).

Malmö stads historia är starkt förknippad med Kockums historia och framväxt. Den blomstrande industristad som Malmö kom att utgöra under senare delen av 1800-talet och större delen av 1900-talet är till stor del ett resultat av Kockums industrier. Utan Kockums mekaniska verkstad hade Malmö sannolikt aldrig utvecklats till en stad av den storlek och betydelse den har idag (Lund, Lundberg & Schlyter, 2007, s. 14).



Figur 1: Malmö i regionen.



Figur 2: Varvsstadens läge i Malmö.



Figur 3: Området för Varvsstaden 1873.



Figur 4: Området för Varvsstaden 1900.



Figur 5: Området för Varvsstaden 1920.



Figur 6: Området för Varvsstaden 1940.



Figur 7: Området för Varvsstaden 2017.

# Varvsstaden idag

När Kockums industrier i början av 1900-talet valde att förlägga sin verksamhet i hamnen var detta ett område i stadens periferi. Idag är situationen en annan där Varvsstaden med sitt läge erhåller en väldigt central placering mellan Malmös innerstad och Västra hamnen, vilket ger goda förutsättningar för området att på sikt integreras med kringliggande stadsstrukturer.

Följande beskrivning av Varvsstaden och dess relation till övriga staden grundar sig i en analys av vilka målpunkter som finns i Varvsstadens omgivning och inom området, rörelsen i och omkring området, områdets arkitektoniska uttryck och hur omgivande kvartersstruktur ser ut samt de blåa och gröna strukturerna i och omkring vårt arbetsområde. Analysen är gjort för att ge en bra grund för det kommande gestaltungsarbetet.

## Relation till staden

### Målpunkter och verksamheter

I Varvsstadens närområde ligger en rad större målpunkter som genererar rörelse i området. Varvsstadens östra delar angränsar till Universitetsholmen, ett område dit Malmö Högskola koncentrerat sin verksamhet sedan 1998, då högskolan grundades. 2015 invigdes högskolans senaste stora byggnad Niagara, som är ett samlingshus för fakulteterna kultur och samhälle, samt teknik och samhälle. I huset vistas dagligen ca 4500 studenter samt 500 medarbetare och det är universitetets näst största byggnad efter Orkanen som också är belägen på Universitetsholmen (MAH, Om Malmö högskola, [online] 2016-03-06). Detta medför det rör sig ett stort antal studenter i området dagligen. Söder om Varvsstaden ligger Malmö Live, stadens senaste storsatsning på konst och kultur. Malmö Live utgörs av stadens nya konserthus, kongresscenter, hotell samt ett flertal restauranger. Här finns även flerbostadshus samt kontor och verksamhetslokaler (Wikipedia, Malmö live, [online] 2016-03-10).

Inom ett femminuters avstånd på cykel från Varvsstaden nås flertalet stora målpunkter i staden, så som Centralstationen, Stortorget, Slotts- och Kungsparken



Figur 8: Målpunkter omkring Varvsstaden.

samt Sundspromenaden i Västra hamnen (Malmö stad, Cykelkarta, [online] 2016-05-28). Öster om Varvsstaden ligger Nyhamnen, Malmös nästa stora hamnomvandlingsprojekt som etappvis planeras bebyggas under en 40-års period, med målet är att skapa en tät innerstadsmiljö med cirka 6000 nya bostäder samt 13 000 arbetsplatser (Malmö stad, ÖP Nyhamnen, 2015, s. 4).

### Stråk och rörelse

Varvstadens centrala läge i staden gör att det finns ett flertal starka flöden i områdets närmsta omgivning, men samtidigt kan området i dag ses som en stark barriär då det inte finns möjlighet att röra sig där igenom.

Idag hör sträckan mellan Stenkällan i Malmös östra delar och Västra hamnen till en av stadens mest trafikerade stadsbusslinjer vilken trafikerar av nya dubbelledade bussar med högre kapacitet att hantera det ökade flödet (Malmö stad, Gatukontoret, 2009). Med anledning av det ökande resetrycket på sträckan anser Malmö stad (2010) att den bör ingå i en första etapp av utbyggnaden av ett spårvagnsnät i Malmö.

Malmö har under senare år arbetat aktivt med att profilera sig som en av Sveriges främsta cykelstäder och idag görs enligt Malmö stad var fjärde resa i staden med cykel (Malmö stad, Cykelstaden Malmö, [online] 2016-05-28). Enligt mätningar som gjorts av Malmö stad (2009-2012) hör de sydvästliga cykelstråken som sträcker sig från stadens södra delar förbi Centralstationen, Malmö högskola och vidare västerut mot Västra hamnen till stadens trafiktätaste cykelleder. Vad som är intressant att notera kring stadens syd västliga cykelstråk är den omväg som blir nödvändig när det når Varvsstadsområdet. Den barriär som området utgör är dels ett resultat av en avsaknad av kopplingar över den inre hamnbässängen, men det beror också på att området idag är helt instängslat och därav inte möjligt att röra sig igenom. Den barriär som området utgör påverkar således all rörelse i sydvästlig riktning från stadens centrala delar och ut mot Västra hamnen. I framtiden har Varvsstaden goda förutsättningar att utgöra en viktig länk i och med rörelsen genom området.



Figur 9: Stråk och rörelser kring Varvsstaden.



### Omgivande strukturer

Stora förändringar har skett i Malmös hamnområden sedan varvstiden, där bomässan Bo01 under början av 2000-talet utgjorde startskottet för hamnens omvandlingprocess till bostadsområde. Visionen för de äldsta delarna av Västra hamnen, som var området för bomässan 2001, var att skapa framtidens stadsbyggande med en mångfald av arkitektoniska uttryck med utgångspunkt i en mänsklig skala och med nya innovativa lösningar för att skapa ett hållbart stadsbyggande. I området återfinns en brokighet och diversitet i den byggda strukturen. Detta speglar sig bland annat i de olika

boendeformerna och byggnadshöjderna i området. Inspiration har hämtats från det medeltida stadsbyggnadsidealet med knäckta gator som varierar i bredd för att skapa en variation i rumsligheten (Malmös stad, Bo01, [online] 2016-05-31). De senare tillkomna områdena i Västra Hamnen, så som exempelvis Dockan, har en mer homogen arkitekturdär flertalet byggnader är 5-6 våningshus med bostäder eller kontor.

Söder om Varvsstaden finns idag ett antal verksamhetslokaler av blandad karaktär. Bland dem är Cerealia kvarn på andra sidan Varvskanalen. Kvarnen uppfördes i slutet på 1800-talet och idag anses dess verksamhet som mindre lämpad i området på grund av den högljudda produktionen, men främst för transporterna till och från kvarnen. Dock utgör de höga rosa silosarna, som hör till kvarnen ett starkt landmärke för hamnområdet (Johansson & Schlyter, 2013, s. 5). Silos av liknande karaktär återfinns även i Nyhamnen öster om Varvsstaden där lantmännen idag bedriver verksamhet. De planerade hamnomvandlingsprojekten i Nyhamnen har inte påbörjats, vilket gör att stor del av bebyggelsen utgörs av strukturer och byggnader som är kopplade till den industri som har pågått och i stor utsträckning fortfarande pågår i hamnen (Malmö stad, ÖP Nyhamnen, 2015, s.8).

Området söder om Varvsstaden präglas av ett antal större utvecklingsprojekt som vuxit fram under det senaste decenniet. Stora ekonomiska investeringar har gjorts i en rad prestigefyllda byggnader med en modern och karakteristisk arkitektur. Bland de främsta exemplen på detta är Malmö Live området, ett komplex som 2015 blev nominerad till Kasper Salin priset av Sveriges arkitekter, som utgörs av tre höga byggnadskroppar



Figur 10: Omgivande kvartersstruktur.

där den högst byggnaden har 25 våningar (Sveriges arkitekter, arkitekturpriser [online], 2016-05-31). Andra karaktäristiska byggnader i området är högskolans byggnader Orkanen samt den nyligen uppförda Niagara.

På södra sidan kanalen vid Malmö Live ligger området Gamla väster vilket främst består av småskaliga gatuhus och mindre gränder, där en stor del av byggnationen uppfördes under 1800-talet. Området undkom de massiva rivningar som genomfördes i Malmö under 1970-talet och är idag ett attraktivt bostadsområde (Wikipedia, Gamla väster [online] 2016-05-21).

Sydväst om Varvsstaden ligger Malmöhus, stadens gamla renässansslott med kringliggande vallgravar från 1500-talet.

### Blå strukturer

Malmö är en kuststad med ett gediget kanalsystem som tränger in i stadskärnan. Därmed ligger Varvsstaden i nära anslutning till kusten och områden där staden möter havet. Dessa vattenmöten varierar i karaktär, från Ribersborgs sandstränder, kallbadhus och långa badbryggor i väster till Sundspromenaden i Västra hamnen, där trädäck och betongtrappor sträcker sig längs stråket och utgör populära bad- och solplatser sommartid (Malmö stad, Sundspromenaden [online] 2016-06-01). Inom en radie på en kilometer runt Varvsstaden nås ett flertal olika former av vattenkaraktärer. Bland dessa är stadens centrala kanalsystem med anor från 1300-talet, som utgörs av ett ca fem kilometer långt vattenrum av varierad karaktär. På stäckorna som slingrar sig genom Kungs- och Slottsparken är kanalen omgärdad av de lummiga parkerna där sluttande gräs- och fältstensbeklädda slänter möter vattnet som meandrar sig fram genom terrängen. Där kanalerna rinner genom de södra samt östra delarna av innerstaden utgörs vattenrummet av en mer urban karaktär, där kanalerna kantas av främst hårdgjorda miljöer. Exempel på detta är stäckan vid Södertull där stentrappor möter vattnet (Kanalprogrammet, 2014, s.14). Trots detta anser vi att det finns brister gällande tillgängligheten och kontakten med Malmös vattenrum.

Senare tillägg längs centrumkanalerna som ämnar att öka tillgängligheten till vattnet har



Figur 11: Olika karaktärer på blå strukturer kring Varvsstaden.

skett i områdena kring Malmö Live samt Slussplan, där främst trädäck i olika nivåer har använts för att öka vattenkontakten. Områdena där kanalerna rinner ut i hamnen präglas av en industriell rationalitet med raka kajkanter som utgörs av spontade, höga kanter som sträcker sig mellan 2-3 meter över vattenytan. Dessa raka vattenmöten erbjuder lite variation och är anlagda för att båtar ska kunna lägga till vid kanten snarare än för att skapa rekreativa värden. De höga, industriellt utformade kajkanterna återfinns även i områdena kring Varvsbassängen och vid Nyhamnen.

### Gröna strukturer kring Varvsstaden

I de centrala delarna av staden finns ett antal större grönområden av varierad karaktär. Kungs- och Slottsparken hör till de större och äldre parkerna i stadens centrum och ligger söder om Varvsstaden. Parkerna anlades i mitten på 1800-talet och har således stora inslag av de romantiska parkideal som var rådande under denna period (Malmö Stad, Kungsparken, [online] 2016-05-24). I de båda parkerna finns idag en bred flora och artrikedom representerad samt mycket äldre vegetation av stort värde, så som stora uppvuxna träd (ibid).

Till de mer nyanlagda, större parkerna i Malmö hör Scaniaparken, en relativt modern park belägen i norra delen av Västra hamnen. Parken har en öppen och luftig gestaltning vars huvudelement är de böljande gräsbeklädda kullarna. En större badplats med väl tilltagna solbryggor lockar många besökare till parken, främst sommartid. Där parken möter havet löper ett viktigt kuststråk, som möjliggör för en rörelse utmed havet och som kopplar samman stadens kustnära lägen (Malmö Stad, Scaniaparken, [online] 2016-05-24).

Nordväst om Varvsstaden återfinns Stapelbäddsparken, en 3000 kvm stor skatepark som 2005 anlades på de gamla stapelbäddarna från kockumstiden. Parken utgörs främst av ett stort betonglandskap med ramper och åktytor avsedda för skate och inlinesåkning. Parken är mycket uppskattad bland främst unga och på området genomförs årligen flertalet arrangemang och tävlingar (Skate Malmö, Stapelbäddsparken, [online] 2016-05-31).



Figur 12: Grönområden kring Varvsstaden.

Ribersborgsstranden är en fortsättning på det kustråk som Malmö stad har för avsikt att utveckla samt en viktig del av den havsnära gröna infrastrukturen i staden. Grönområdet sträcker sig längs stadens västra kustlinje och utgörs av en lång sandstrand som sommartid är en uppskattad badplats för många Malmöbor. Stora öppna grönområden sträcker sig utmed sandstranden och på de stora gräsyterna ligger bland annat en större hundrastplats som är en välbesökt plats för hundägare (Malmö Stad, Ribersborgsstranden, [online] 2016-05-26).

Enligt Malmö Grönplan (2003) råder det brist på grönska i de centrala delarna av Malmö. I stora delar av hamnområdet är denna brist mycket påtaglig, både vad gäller stora stadsdelsparker men även mindre grönområden för den mer bostadsnära grönskan, det vill säga de gröna miljöer som utnyttjas dagligen och som ligger i nära anslutning till det egna hemmet. Vidare poängteras i Malmö Grönplan (2003) att det pågår utvecklingsprojekt, så som Varvsstaden och Nyhamnen, som syftar till att omvandla hamnområden till framtida blandstad som ämnar rymma bostäder såväl som service och arbetsplatser. Detta skapar en ny situation på platsen vilket kommer medföra att det krävs en ökad tillgång till gröna miljöer i området (Malmö stad, Grönplanen, 2003, sid 7).

Platsbesök i området kring Varvsstaden visade att det fanns en avsaknad av gröna miljöer. Den grönska vi noterade kring platsen utgjordes främst av träd i gatumiljö samt mindre remsor av grönytor vid refuger och liknande. Ett större område av grönska återfann vi i området väster om Varvsstaden, i form av en kil av slyig ruderatmark utmed den gamla järnvägsdragningen norr om Citadellsvägen. Denna lämnade rest kan i en framtid vara en värdefull tillgång ur såväl ett ekologiskt som ett rekreativt perspektiv i den annars väldigt hårdgjorda miljön.

## Området Varvsstaden

Området för framtida Varvsstaden är ca 190 00 kvm och bebyggelsen på området utgörs av industribyggnader av varierande karaktär. I följande avsnitt analyseras Varvsstaden utifrån områdets målpunkter och verksamheter, stråk och rörelser på området, dess arkitektoniska kvalitéer, rumsligheter och siktlinjer samt blå och gröna strukturer.

### Målpunkter och verksamheter

EWP Windtower Production som tillverkar vindkraftstorn har varit verksam i Varvsstaden sedan 1998 och var bland de sista större verksamheter som nyligen (2016) flyttade sin produktion. Andra aktörer som varit aktiva på området men som nyligen har fått flytta eller avveckla sin verksamhet på grund av den framtida exploateringen är delar av gamla Kockums Industrier som tillverkat järnvägsvagnar (Lund, Lundberg & Schlyter, 2007, s. 7). I de gamla industrilokalerna i Varvsstadens norra delar huserar SVTs Malmökontor samt Media Evolution City som är en central mötesplats för Malmös mediabransch, där cirka 500 personer från olika företag arbetar dagligen (Media Evolution City, Om oss, [online] 2016-03-10).



Figur 13: Målpunkter och verksamheter på och kring området.

### Stråk och rörelser

Norr om Varvsstaden löper Stora Varvgatan som utgör en av huvudlederna för trafiken mellan Västra Hamnen och Malmös innerstad. Gatan är cirka 30 meter bred med separata gång- och cykelbanor samt dubbelfiliga körbanor i båda riktningarna. Väster om området löper Skeppsgatan som också är en vältrafikerad gata.

Längs den östra sidan av Varvsbassängen sträcker sig Beijerskajen som utgörs av en publik kajpromenad. Stråket fortsätter vidare längs Bassängkajen i östvästlig riktning där de passerar Cerealia kvarn. I Varvsbassängen sker en idag än del transporter med skepp.

Rörelsen inom Varvstaden är uteslutande kopplad till och utformad efter industriverksamheten som pågått i området. Under Kockumstiden skedde en stor del av varvets transporter med hjälp av järnvägstrafik. I dag har denna trafik upphört, men den gör sig påmind genom den lämnade rälsen som är ett återkommande inslag på området.

Längs med kajen sträcker sig en mellan 20-80 meter bred öppen last- och upplagsyta som möjliggör för en rörelse utmed kajen. Transportsträckorna på området är utgjorda generellt av storskaliga, breda asfalterade körytor.



Figur 14: Stråk och rörelser.

### Arkitektoniska kvaliteter

Som vi tidigare beskrivit har området växt fram i etapper under en hundraårsperiod. De olika tidslagen bildar tillsammans det som är Varvsstaden idag. Genom arkitekturen kan vi avläsa området från den äldsta verksamheten i områdets östra delar, genom historien fram till den enorma Hall 8 som är cirka 40 meter hög.

Mellan byggnaderna finns stora friytor och 'gator' och områdets inhägnad sänder tydliga signaler om att det är ett industriområde. Trots att Varvsstaden är stängt för allmänheten är den visuella kontakten med området god, främst från Beijerskajen och Bassängkajen i söder och öster, men även via små kikhål från Stora Varvsgatan. Skalan på såväl byggnader och de fria ytorna som utrustningen gör människan liten i området.

De hårda materialen dominerar och det är i princip bara parken utanför det gamla huvudkontoret som är grön. Byggnaderna är av tegel, puts eller plåt och på marken ligger asfalt eller grus i grova fraktioner. Mindre ytor av smågatsten tittar fram under asfalten, vilket antyder områdets rationella framväxt där nya behov överlagrar gamla behov och funktionaliteter.





Storskaliga industriella element



Byggnad i tidstypiskt rött tegel



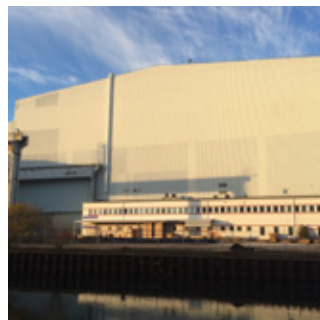
Tegelbyggnader från olika epoker



Ornamentik i fasad och fönster



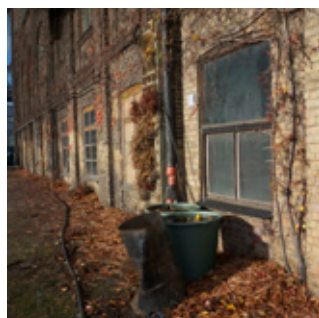
Inslag av grönska vid huvudkontoret



Hall 8



Gammal smågatsten tittar fram



Gul tegelfasad, gamla snickeriet



Detalj från hamnverksamheten.



Vy från Beijerskajen



Traverser



Kranar med staden i bakgrunden

## Rumsligheter och siktlinjer

Varvsstaden inger en monumental känsla. I de stora varvshallarna som uppfördes under andra hälften av 1900-talet är takhöjden upp till 40 meter. Trots att större delen av verksamheten på området har upphört kan man fortfarande förnimma den storskaliga produktion som en gång ägt rum på området.

Det stora och stundom ogreppbara rummen återfinns främst i områdets södra och västra

delar medan det i de äldre delarna av området finns en mer småskalig struktur, där byggnaderna är lägre och rummen mellan husen mindre. Där finns en större detaljrikedom i den byggda strukturen så som ornamenterade fasader vilket tar ned skalan på rummen i områdets södra och östra delar.

Den visuella kontakten med kringliggande områden är tämligen stark där Varvsstadens östra sida längs Varvsbassängen är något av en framsida för området med sitt södervända läge och med visuell kontakt mot omkringliggande områden.

De tydligaste siktlinjerna i området är en siktlinje som skär genom hela området i västöstlig riktning från Skeppsgatan och hela vägen till Beijerskajen, samt en siktlinje som sträcker sig i en nord-sydlig riktning. Mindre siktlinjer finns längs Stora varvsgatan vid entrévalven genom fasaderna där de fungerar som "kikhål" in på området och kontrasterande med de storslagna siktlinjerna i väst-östlig samt nord-sydlig riktning.

## Gröna och blå strukturer

Varvsstaden är ett område som växt fram för att möta ett industriellt behov och de gröna inslagen på området är väldigt få. Dock ligger det en mindre park belägen framför det gamla huvudkontoret. I parken står idag ett antal större träd där en del arter är exoter. Grönskan på denna plats är väldigt framträdande i kontrast till de hårda miljöerna som dominerar området.

De blå strukturerna präglar Varvsstaden och innebär en stark utvecklingspotential, men mötet med vattnet är dagsläget väldigt abrupt och utgörs av en 3 meter hög, spontad kajkant. Att komma riktigt nära vattnet är därför idag inte möjligt.

Vattenrummet utgör ett av de större rummen på platsen och det definieras av Varvsstadens stora hallar och byggnaderna på andra sidan Varvsbassängen. Vid ett platsbesök där vi paddlade ut i Varvsbassängen i kanot fick vi möjlighet att uppleva nya perspektiv av Varvsstaden. Att glida längs med vattenytan var stundom överväldigande med de nästan tre meter höga kajkanterna och i bakgrunden de gamla industribyggnaderna



Figur 15: Siktlinjer och rumsligheter.

som tornade upp sig. Vi fick även möjlighet att uppleva ett dolt vattenrum under de gamla pirarna som skjuter ut från Varvsstaden. Att försiktigt paddla mellan de stora pålarna som höll pirarna uppe stod i stor kontrast till storskaligheten vi upplevde mitt ute i Varvsbassängen. När vi paddlade ut i Varvsbassängen från centrumkanalerna upplevde vi en sekvens av olika vattenrum. Vi anlände från kanalen som slingrar sig genom Kungs- och Slottsparken, för att mötas av Inre hamnkanalen, en ca 30 meter bred sträcka som ledde oss ut i Varvsbassängen där vi först paddlade under pirarna och längs kajkanten, för att sedan ta oss ut i mitten av bassängen.

Vår kanottur stärkte vår övertygelse om vattenrummets potential på platsen samt dess unika karaktär. De kontinuerliga utfyllnaderna har skapat ett omslutet vattenrum, nästan lagunlikt, som ligger relativt skyddat från både vind och buller. Vattenytan är stor men den omgivande staden gör att platsen ändå känns intim.

Vattenkvaliteten är i dagsläget väldigt dålig, vilket främst beror på stora utlopp från dagvattensystemen som löper ut i bassängen. Detta gör bland annat att vattnet är otjänligt för exempelvis bad. Då stora delar av marken kring vattnet är industrimark där det förekommer markföroreningar är det troligt att en del av dessa föroreningar kontinuerligt förs med regnvattnet ut i bassängen. Särskilt som större delen av området utgörs av markytor som saknar infiltration (Palmquist, Erik, muntligen, 161113).

# Varvsstaden i framtiden

## Malmö framtid enligt planeringsdokument

Under 2014 antog Malmö sin nya översiktsplan. Översiktsplanen anger visioner och strategier för hur Malmö ska växa och utvecklas ur ett långsiktigt perspektiv, där en av de övergripande prioriteringarna är att Malmö ska växa inåt och därmed alltså förtätas (ÖP, s. 5-13). Malmö beskrivs som en stad vilken i framtiden är både tät och grön vilket leder till en mer sammanhållen stad både fysiskt och socialt (ÖP, s. 5-13). Vikten av icke-kommersiella mötesplatser av olika karaktär som är gratis att vistas i framhävs. En viktig aspekt som också lyfts fram i översiktsplanen är de gröna strukturerna. Malmö beskrivs i framtiden som påtagligt grönare än idag och grönskan tillskrivs utöver egenskaper som attraktiv miljö även funktioner som bullerdämpande och skyddande från solen (ibid.).

Även i *Malmö Grönplan* (2003) lyfts inslaget av gröna miljöer och vatten fram som en av Malmö viktigaste och mest uppenbara kvaliteter i stadsbilden. Med tanke på stadens ambitioner att växa inåt är det viktigt att värna om de gröna inslagen i planeringen eftersom förtätning ökar konkurrensen om marken i staden. Ett av de rekreativa målen som beskrivs i *Malmö Grönplan* (2003, s. 7) är att säkerställa ett sammanhängande grönt nätverk inom kommunen, som är tillgängligt för alla. Gröna miljöer tillskrivs flera positiva aspekter så som att leda till förbättrad hälsa och inlärningsförmåga, rörelse och lekmöjligheter för barn samt som del av stadens mikroklimat i relation till vind, skugga och temperaturer (a.a. s. 3). En bristanalys visar att de centrala delarna av Malmö saknar tillräckligt med grönytor (a.a. s. 42) och eftersom det är svårt i den täta stadsmiljön att skapa nya stråk och områden blir det istället extra angeläget att utveckla (förstärka, förlänga och binda samman) befintliga stråk. Eftersom grönplanen även definierar vatten som ett grönt objekt, är Malmö kanaler viktiga att utveckla för att skapa just ett sammanhängande grönt nätverk även i den centrala staden. Malmö Stad tog år 2014 fram ett program för vidare utveckling av Malmö kanalrum. Kanalprogrammet omfattar tyvärr endast centrumkanalerna och därför omfattas inte Varvsstadens vattenrum, men vi ser Varvsstaden som en naturlig fortsättning och intressant sekvens i relation till det centrala kanalrummet där karaktären förändras till industri- och hamnmiljö.

Läget vid vattnet medför dock flera viktiga faktorer att förhålla sig till i relation till den fysiska planeringen. De senaste åren har stigande havsnivåhöjningar som en följd av klimatförändringarna gjort sig påmind, och under stormen Sven som drabbade Malmö i början av december 2013, var till exempel Citytunneln bara 15 centimeter från att översvämmas (Wikipedia, Citytunneln, [online] 2016-03-07). Parallellt med det övergripande arbete som handlar om att minska klimatpåverkan måste också ett visst klimatanpassningsarbete ske i våra städer. Anpassningsarbete innebär att man inför åtgärder som minskar eller hindrar de effekter av klimatförändringen som redan uppstått (Malmö Stad, 2012-2014, s. 6). Malmö Stad förväntar sig långa värmeböljor och ökad nederbörd med lokala översvämningar som resultat samt stigande havsnivåer (a.a. s. 14). En föreslagen åtgärd är att arbeta med gröna och blå strukturer då grönska kan fördröja

avrinning, förbättra luftkvaliteten och sänka temperaturen i staden. En annan åtgärd är att lägsta tillåtna marknivå för ny bebyggelse numera ligger på +3.0 meter, istället för tidigare +2.5 meter (a.a. s. 9).

Varvsstaden räknas som en del av den fortsatt framväxande stadsdelen Västra hamnen. Tio år efter invigningen av bomässan Bo01 genomfördes ett omfattande visionsarbete som skulle fungera vägledande i den fortsatta utbyggnaden av området. Arbetet resulterade i dokumentet *'Västra Hamnen 2031 - ett gott och hållbart liv för alla'* (2011) vilket pekar ut en hållbar livsstil och ett hållbart beteende som viktiga prioriteringar. Strategierna i dokumentet liknar på många sätt de som beskrivs i Översiktsplanen (2014), så som vikten av de offentliga rummen, den mänskliga skalan och grönt som en viktig byggsten, men det finns några kvaliteter som lyfts fram som specifika för just Västra hamnen vilka är havet, prisbelönt arkitektur och intressanta offentliga rum.

Det är viktigt att poängtera att de dokument vi redogjort för är visionsdokument men uppgift att staka ut övergripande mål och av den anledningen kan de kännas vaga i sina formuleringar. Vi kan dock konstatera att Varvsstadens geografiska läge ger goda möjligheter att uppnå många delar av Malmös framtida vision när staden växer inåt. Den barriär som området utgör i dagens stadsbild kommer luckras upp i och med att platsen öppnas upp och tillgängliggörs kan nya offentliga rum bli målpunkter och mötesplatser för stadens alla invånare. Ny grönska i området tillsammans med närheten till vatten medger en blågrön rekreativ struktur i de centrala delarna av staden där gröna miljöer ofta är en bristvara.

## Malmö stads planer för Varvsstaden

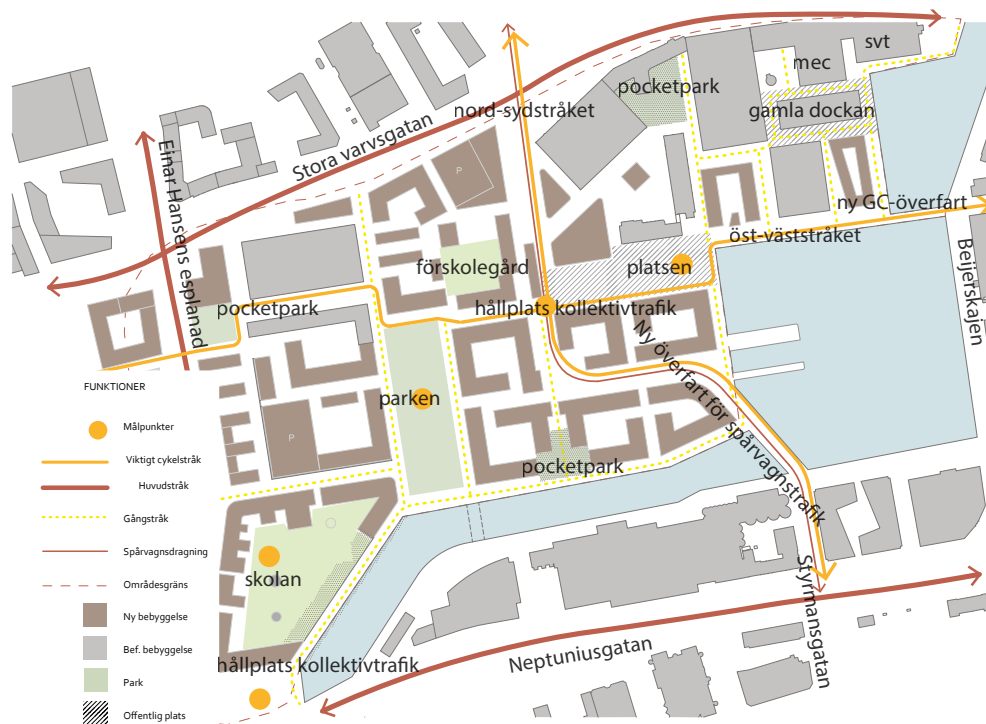
Det mest tongivande dokumentet gällande utvecklingen av området Varvsstaden är det från Malmö Stad som heter *'Utvecklingsplan Varvsstaden'* vilken antogs av stadsbyggnadsnämnen år 2014. *'Utvecklingsplan Varvsstaden'* ersätter det tidigare dokumentet *Planprogram Varvsstaden* från 2011. Vi har valt att förhålla oss till de strategier som i dagsläget utgör grunden för hur Varvsstaden som område planeras växa och kommer därför redovisa de mest relevanta delarna ur detta dokument.

Vi vill förtydliga att kommande avsnitt är en redogörelse för Malmö Stads vision för hur Varvsstaden ska utvecklas.

### Utdrag ur strategiplan för Varvsstaden

I *'Utvecklingsplan Varvsstaden'* presenteras en strategiplan för hur området ska utvecklas. Målet är att Varvsstaden med en yta på cirka 19 hektar ska rymma 1500 arbetsplatser samt 5000 nya bostäder (planprogrammet 2011, sida 40). De viktigaste punkterna som Malmö stad belyser i strategiplanen för Varvsstaden är:

- Sammanlänkad stad
- De offentliga rummens kvaliteter
- Gång-, cykel- och kollektivtrafik som grund
- Gammal och ny bebyggelse i kombination
- Blandad stad samt offentlig service i tidigt skede



Figur 16: Malmö stads strategiplan för Varvsstaden.

Strategiplanen medför en del större förändringar i den befintliga stadsmiljön. De planerade överfarterna ska exempelvis bryta den barriäreffekten som kanalens utlopp utgör. En ny gång- och cykelöverfart i områdets östra del blir en viktig koppling mellan ett av huvudstråken genom Varvsstaden och Beijerskajen. En överfart som ligger längre fram i tiden är den bro som planeras löpa från Styrmansgatan diagonalt över vattnet till Varvsstaden, vilken planeras innehålla spårbunden trafik. I områdets västra del planeras en omfattande förändring av den befintliga trafiksituationen då en ny koppling - Einar Hansens esplanad som löper längs Varvsstadens västra gräns - ska binda samman centrala Malmö via Neptuniusgatan och vidare genom hela Västra Hamnen. Esplanaden ska vara ett brett men grönt trafikstråk. Ytterligare ett ingrepp i den befintliga miljön är att kajen längs hamnbassängens norra kant kommer breddas med två meter då ny spont behöver gjutas och slutligen uppnå en bredd av 20 meter (Dp 5175 s. 12). För att öka tillgängligheten till vattenrummet i Varvsstaden planeras ett stråk löpa längs Varvsstadens sydliga och sydöstra delar, där området möter den Inre hamnbassängen och på så vis länka samman området i de östra och västra delarna.



Det finns idag stora ambitioner att bevara områdets industriella karaktär då Varvsstaden är en unik miljö med en mycket betydande historia för stadens framväxt. Stora delar av det som behandlar bevarandet av området i utvecklingsplanen syftar till byggnaderna som idag finns på området. Dock nämns det att historiska detaljer är intressanta inslag att bevara, så som rälsen i marken, traverserna och pollare. Till de karaktärsskspande elementen på området hör även de golvmaterial i många av hallarna som bär spår av den tidigare verksamheten. På många ställen finns golv belagt med träkubb, gjutjärnsplattor, gjuten betong, räls och asfalterade ytor. Dessa golvmaterial bör i den mån det är möjligt bevaras eller återanvändas (Lund, Lundberg & Schlyter, 2007, s. 18 ). Materialvalen vid en exploatering bör överlag väljas med omsorg och inspireras av det råa och rationella som talar till industrins materialitet. Exempel på detta är asfalt, betong och sten som bör dominera i utemiljön (a.a. s.19).

Varvsstaden ska vara av blandstadskaraktär för att kunna möta förändringar på ett stabilt sätt. En blandning av människor, bostadsformer, arbetsplatser och ett brett utbud av både privat och kommersiell service och kultur är grunden i hur man uppnår detta i Varvsstaden (Malmö Stad, 2014, s. 20).

Aktiva fasader ger förutsättningar för all typ av kultur, handel, näringsliv, service, verksamhet och kontor. Cykelparkering får förekomma, men inga bilparkeringar eller parkeringsinfarter. Många entréer, uteserveringar och glaspartier skapar god visuell kontakt mellan in- och utsida. Även öppna fasader ska stötta stadslivet, genom att i viss mån ge förutsättningar för handel, caféer, kontor, föreningslokaler och kommunal service och det är främst hörnlägena som kan väntas ha störst kommersiell potential.

Den generella byggnadshöjden i Varvsstaden ska vara 16-21 meter, vilket innebär 5-6+1 våningar i bostadshus och 4-5+1 våningar för hus med bostäder och kontor. Variationen och detaljeringsgraden ska anpassas till den mänskliga skalan och hastigheten. Husen längs den norra delen av det öst-västliga stråket ska vara 5+1 våningar (16-18 meter), medan husen längs den södra kajpromenaden får vara 6+1 våningar (19-21 meter) (Malmö Stad, 2014, s. 24).

# Våra ställningstaganden och val av arbetsområde

Våra ställningstagande och val av arbetsområde i kommande avsnitt bygger på de analyser som vi redovisat i föregående del av arbetet, samt de strategiska dokument som vi tagit del av och som formulerar Malmö stads framtida vision för området.

Varvsstaden är ett spännande projekt vars exploatering kan motiveras i relation till bevarande av åkermark utanför Malmös stadsgräns. Den utveckling av samhället som lett till att många av de gamla industriområdena inte längre behövs på samma sätt som tidigare gör också att Varvsstaden är ett lämpligt område att utveckla till någonting annat. Den tidigare miljön kan också bidra till spännande och unika miljöer.

Ett avgörande beslut i detta examensarbetet var att vi inte skulle ifrågasätta Malmö Stads strategiplan genom att komma med egna förslag för strukturen av Varvsstaden. Anledningen till detta var att vi var fast beslutna att vi ville göra ett gestaltande arbete och inte fastna i mer övergripande planering för området, vilket vi såg som en risk. Det utvecklingsprogram som vi valt att basera vårt gestaltungsförslag på, innehåller många bra förslag men beskrivningarna blir, som ofta på strategisk nivå vaga. Vår förhoppning är att vi med Malmö stads utvecklingsplan som utgångspunkt, kan ge exempel på hur strategier kan ta fysisk form på en detaljerad nivå.

Valet av område innebär på sätt och vis ett strategiskt beslut, som grundar sig i en vilja att tillgängliggöra Varvsstadens vattenrum och skapa en naturlig fortsättning på stråket utanför SVT och Media Evolution City. Ett av de viktigaste gång- och cykelstråken löper genom en stor del av vårt arbetsområde, vilket är det stråk som blir fortsättningen på den nya gång- och cykelbron från Beijerskajen.

Arbetsområdet ligger i Varvsstadens nordöstra del där det gränsar till en stor del av kajen, vilket medför en stark koppling till vattenrummet. Trots närheten till vattnet är arbetsområdet förhållandevis skyddat från vind på grund av den omgivande bebyggelsen som fångar upp de nordvästliga vindarna från havet, en stor kvalitet är även det soliga läget längs hamnbassängens norra delar.



Figur 17: Malmö stads strategiplan för Varvsstaden med vårt valda arbetsområdet.



Avgörande för vårt val var också att området i förhållande till strukturplanen är möjligt att färdigställa och börja använda under tiden som byggnationen av det övriga området pågår. Inom vårt valda arbetsområdet ligger majoriteten av den bebyggelse som ska bevaras enligt Malmö stads utvecklingsplan (2014) där även kajens dragning ska bevaras, tillsammans med de två pirstrukturerna som sticker ut från kajen. Detta medför att området inte påverkas i samma utsträckning under ombyggnaden av Varvsstaden.

Vikten av att öppna upp området och skapa rörelser och flöden till och genom Varvsstaden, instämmer vi i och detta har också bidragit till vårt val av arbetsområdet. Den nya rörelsen genom Varvsstaden tillsammans med etableringen av de offentliga ytorna som första prioritering tror vi kommer gynna den sociala bärighet som beskrivs i Malmö Stads visioner, där stadsrummen är till för alla och utgör stommen för stadslivet i området.

Vi arbetar också vidare med vattnet som en viktig kvalitet och delar värderingen att vattnet är ett betydande rekreationselement och att en rörelse längs kajen bör göras tillgänglig för alla i ett tidigt skede. Vi är vidare medvetna om att vattnet utgör ett problem i form av kommande havsnivåhöjningar och därmed översvämningar. Trots planerade åtgärder på en mer övergripande nivå för Malmö, är vårt ställningstagande att det även bör finnas ett skydd inom Varvsstaden. Vattnet har redan varit ett par centimeter från kajkanten (Widell, Björn, muntligen, 151209) och om vattnet väl stiger över den blir stora delar av området drabbat på grund av det flacka stadslandskapet.

Även grönskans roll återkommer i samtliga dokument. Det beskrivs att grönskan ska vara riklig och utgöra ett viktigt stadsbyggnadselement som även erbjuder skugga, temperatursänkningar och andra förbättringar i mikroklimatet. De visuella exempel som visas i relation till Varvsstadens 'urbana industriella grönska' kommer från Detaljplan 5175 (2012, s. 13). Den karaktär som beskrivs där ställer vi oss kritiska till - både som designelement och som bärare av de funktioner man eftersträvar då bilderna främst visar ensamma träd i små krukor eller hårdgjorda miljöer. Vi vill utmana föreställningen om hur grönskan skulle kunna se ut och verka på en plats som Varvsstaden med förhoppningen att vårt förslag bättre kommer uppfylla de mål som beskrivs. I strukturplanen syns grönskan främst i den stora parken som ska anläggas, samt i några mindre så kallade 'pocket parks'. Med tanke på de generösa ytor som finns vill vi utöka grönskan i Varvsstaden så att den når gator och torg, som ofta är sparsamt planterade.

Hållbarhetsbegreppet omnämns antingen väldigt övergripande eller i relation till tekniska lösningar kopplade till byggnader. Detta reagerar vi negativt på framför allt med tanke på det starka hållbarhetsperspektivet som funnits i Västra Hamnen där man bland annat gick i bräsch för 15 år sedan när Bo01-området byggdes med öppen dagvattenhantering och mätinstrumentet Grönytefaktor. Vi vill våga mer och nå längre gällande hållbarhetsarbetet i området i vår gestaltning. För oss handlar det såväl om ekosystemtjänster, och rättviseperspektiv på staden som materialval där tidsaspekten utgör en viktig faktor.



# INFÖR FÖRSLAGET



---

I följande avsnitt beskrivs de teorier vi valt att förhålla oss till för en fördjupad förståelse av platsen och hur den kan utvecklas till en ny som bygger på våra ställningstaganden. Vi redogör sedan för hur vi prövat våra teorier mot vårt analysarbete av Varvsstaden. Slutligen beskriver vi skissprocessen som lett oss fram till själva gestaltungsförslaget. Inför förslaget är uppdelat i Teoretiska utgångspunkter, Platsanalys med teoretiska metoder och Skissprocessen.

# Teoretiska utgångspunkter

För att bilda en grund att stå på, eller en slags ramverk till arbetet, började vi i ett tidigt skede söka litteratur och samtida projekt som behandlar en stark koppling mellan projekt och plats.

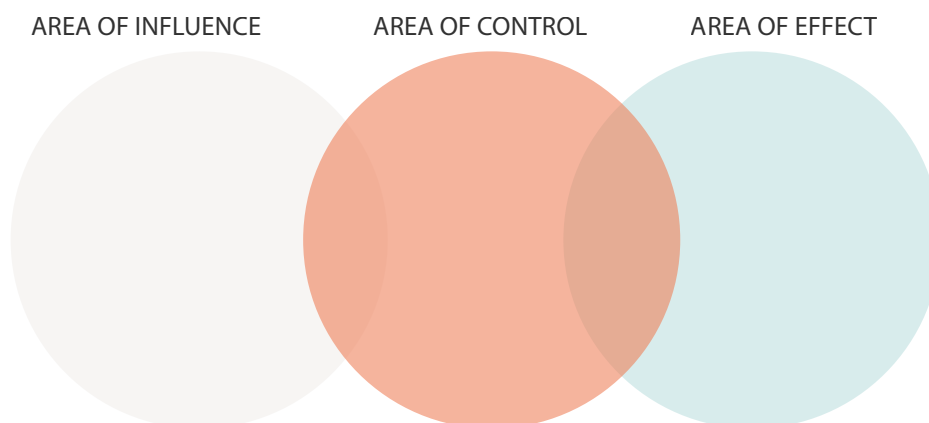
Modernismens planeringsideal har genererat dagens stadslandskap med bland annat en decentralisering av staden samt en syn där arkitekten axlar rollen som den allsmäktige planeraren. Modernismens stadsbyggande bottnade till stor del i schematiska lösningar vilka i efterhand har väckt stark kritik, då de storskaliga planerna anses ha haft ett oflexibelt förhållningssätt till förändringar och där föga hänsyn tagits till de specifika förhållande som funnits på platsen. I mycket av den nutida diskursen, där våra valda teorier utgör en del, finns istället en vurm för ett annorlunda förhållningssätt gentemot planeringsfrågor vilka belyser vikten av en mer platsspecifik gestaltning som tar hänsyn till befintliga strukturer och tillstånd på platsen.

## Kahn och Burns teorier

Andrea Kahn, professor vid institutionen för landskapsarkitektur vid SLU Alnarp, belyser i sin bok *Site matters* (Burns och Kahn, 2005) modernismens bristfälliga syn på platskontext. Burns och Kahn hävdar att det krävs en förståelse för vilka processer som styr och påverkar en plats, för att skapa god landskapsarkitektur. De beskriver hur de förhåller sig till begreppet '*site*' samt hävdar att det inom designdiskursen ofta relateras till som ett begränsat geografiskt område helt frånkopplat den kontext som området befinner sig i. Burns och Kahn (2005) anser att en '*site*' alltid är en del av ett större sammanhang och de beskriver ett förhållningssätt där de ser på '*siten*' utifrån tre perspektiv - *area of control*, *area of influence* och *area of effect*. Dessa är krafter som påverkar en '*site*' både inom och utanför dess fysiska gränser (Burns och Kahn, 2005, s. 6).

*Area of control* kan ses som den mest uppenbara av de tre och består av arbetsområdet som arkitekten har att förhålla sig till och som definieras av tydliga fysiska eller juridiska gränser.

*Area of influence* utgörs av de processer som omgivande områden genererar, men som inte är direkt kopplade till '*siten*' och därmed inte kan styras av en direkt designhandling. Dessa aspekter påverkar ofta '*siten*' i en större kontext. De processer som istället är en direkt effekt av en påverkan på en '*site*' är vad Burns och Kahn valt att benämna *area of effect* (2005, s. 7). *Area of effect* sträcker sig precis som *area of influence* utanför själva *area of control*. *Site matters* ger stöd för synsättet att en '*site*' är i ständig förändring och består av många olika lager som både påverkar och påverkas av sin omgivning. I relation till designprocessen kan själva '*siten*' därför ses som en utgångspunkt snarare än ett fryst ögonblick i tiden.



Figur 18: Diagram som symboliserar Kahn och Burns tre perspektiv i att se en plats.

## Lisa Diedrich's teorier

En avhandling som varit relevant för oss utifrån vår målsättning att jobba platsspecifikt med en före detta industrihamn har varit Lisa Diedrichs '*Translating harbourscales: site-specific design approaches in contemporary European harbour transformation*'.

Eftersom hamnen som koncept är exploaterad inför en global marknad genom logistik, distribution, produktion och frakt ligger det i dess natur att representera strukturella globala utmaningar, men på lokal nivå. Därmed menar Diedrich att hamnar kan anses vara den plats, framför andra, där det globala och det lokala möts (ibid).

Mot bakgrund av detta kritiserar Diedrich hur en generisk utveckling av hamnområden fortgått i Europa. Möjligheten till storskaliga investeringar och snabb implementering under det sena 1900-talet har gjort att dessa främst utvecklats till områden med bostäder för höginkomsttagare, stora kontorskomplex och lyxiga köpcentrum. Diedrichs slutsats är att den utmaning som hamnomvandlingar står inför, har fått en global lösning trots de stora geografiska, historiska och sociala skillnader som rimligtvis existerar på lokal nivå (2013, s. 23).

Diedrich (2013, s. 26) utforskar i sin avhandling hurvida det är möjligt för planerare och landskapsarkitekter att påverka utvecklingen av Europas hamnområden på ett sätt som i större utsträckning förankras i den specifika platsen. Vidare har Diedrich granskat en rad hamnexploateringsprojekt i Europa där hon undersökt just hur väl projektets vision och ideér förankrats i platsens specifika förutsättningar. För att möjliggöra detta har Diedrich utvecklat en analysmetod utifrån vilken hon mäter graden av *site specificity* i ett projekt, det vill säga hur väl designen relaterar till den specifika platsen.

Diedrich (2013, s. 55) definierar i denna metod sitt eget begrepp '*design as transformation*' som ett sätt att tänka på i relation till omvandling, vilket innefattar både bevarande och nya tillägg. '*Design as transformation*' utgår från den opåverkade platsen, alltså de rådande förhållandena innan en designhandling sker, och övergår sedan till ett

sökande efter vad platsen kan komma att bli. Hon menar att det pågår en ständig pendling mellan dessa. Detta förklarar Diedrich som att det parallellt pågår både en tolkning av platsen och en omvandling av densamma (ibid.). Vidare hävdar Diedrich att den traditionella synen att se på design utgår från att skapa något nytt på ett oskrivet blad, snarare än att generera ett tillägg till något redan befintligt. Vad Diedrich förespråkar är istället en mer platsspecifik design som utgår från en förmåga att skapa en dialog med vad platsen är idag och vad man vill att den ska bli i framtiden, vilket hon menar kräver en förståelse för platsen samt dess förutsättningar (ibid.). Enligt Diedrich (a.a. s. 74) innebär en platsspecifik design att det finns en tydlig koppling mellan hur platsen har tolkats och vilka tillägg som har gjorts, alltså på vilket sätt transformationen genomförts. Detta innebär en design vilken verkar som en brygga mellan å ena sidan bevarandet av enskilda objekt (*'museefication'*) å andra sidan en total förändring (*'total make over'*). Ur ett designperspektiv innebär transformation en förändring av någonting från ett tillstånd till ett annat varav inget av dessa är ett statiskt tillstånd eftersom det föregående 'något' är direkt relaterat till det nya 'något annat' (a.a. s. 55).

Diedrich har i sin forskning utvecklat verktyg för att utvärdera de platsspecifika aspekterna i designprojekt vilka främst utgår ifrån en granskning av två parametrar: Hur platsen för de valda projektet har analyserats, det vill säga hur man som designer läst platsen samt vilka tillägg som gjorts och i vilken grad de korrelerar med analysen av platsen.

För att få en förståelse för hur platsen har tolkats har Diedrich (2013, s. 91) utgått från ett antal faktorer vilka hon kallar *Site reading*. En av dessa faktorer är hur de fysiska aspekterna på platsen tolkats, alltså materialiteten och de befintliga strukturerna. Strukturer kan här studeras med hjälp av att analysera diagram och liknande medan materialstudier främst utgår från rena platsbesök. Vidare nämner Diedrich hur de dynamiska aspekterna tolkats på en plats. Dynamiska aspekter innefattar både de naturliga processer som påverkar en plats och som kopplar an till Ian McHarg's naturvetenskapliga syn på landskapet, men de innefattas även av de sociala processer som påverkar en plats, det vill säga hur platsen används av människor och vilka de är som approprierar en plats. Slutligen belyser Diedrich de immateriella aspekterna av en plats. Det innebär hur en plats analyseras utifrån dess atmosfär och vilka minnen som finns kopplade till den specifika platsen. Minnen kan innebära de historier som människor relaterar till en plats. En atmosfär är ett fenomen som uppstår genom en temporär relation mellan en plats och en besökare (a.a. s. 92).

För att svara på frågan hur tilläggen på en plats står i relation till analysen av platsen har Diedrich (2013, s. 93) undersökt vilket förhållningssätt som tillämpas vid själva transformationen av ett hamnområde, vars syfte är att bli en del av den framtida stadsstrukturen. Diedrich kallar detta för *site editing* och förhållningssätten som beskrivs är *Domestication och Foreignisation*. Vid den förstnämnda så sker detta genom att staden och det forna hamnområdet integreras med varandra medan det i det sistnämnda snarare rör sig om att staden öppnar upp sig för den nya platsen. Vidare granskar Diedrich hur dessa förhållningssätt implementerats i den fysiska strukturen, det vill säga vilket tillvägagångssätt man i de olika projekten tillämpat som den drivande motorn. Har talar Diedrich (a.a. s. 94)

om två olika metoder för att förankra och sammanföra hamnområden, som pågrund av sitt industriella arv är ett stängt område, med övriga staden. Metoderna är *Connectivity* som utgår från att länka samman områdena med hjälp av rörelse där man genom de fysiska strukturerna möjliggör för att återupprätta en koppling mellan staden och kusten och *Appropriation* som syftar till interaktionen mellan platsen samt dess nuvarande och framtida brukare och hur man använt dessa relationer för att stärka kopplingarna med platsen (ibid.).

Tolkning av platsen (Site reading)	Omvandling av platsen (Site editing)
<p>Fysisk</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Struktur</li> <li>• Material</li> </ul> <p>Dynamisk</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Naturliga processer</li> <li>• Sociala processer</li> </ul> <p>Immateriell</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minnen</li> <li>• Atmosfärer</li> </ul>	<p>Transformation</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Domestication</li> <li>• Foreignisation</li> </ul> <p>Intervention</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Connectivity</li> <li>• Appropriation</li> </ul>

Figur 19: Sammanfattning av Diedrichs analysmetod.

# Platsanalys med teoretiska metoder

Då vi i vårt arbete hade en ambition att göra en gestaltning utifrån platsens specifika förutsättningar och samtidigt strävade efter att hålla ett intuitivt förhållningssätt genom vår designprocess, spenderade vi mycket tid på och kring vår site Varvsstaden. Genom olika metoder och workshops utforskade och tolkade vi platsen. Dessa redogör vi för mer ingående i arbetets bilaga. En gemensam nämnare för dessa har dock varit att vi vistas mycket fysiskt på platsen, vilket gett oss möjlighet att uppleva den med våra egna kroppar och med alla våra sinnen. Vi har rört oss till fots både runt området men även i själva området, och även fått möjlighet att komma in i en stor del av de gamla varvshallarna. Vidare har vi valt att observera området från vattnet vilket vi gjort genom att paddla ut i den inre varvsbassängen. För att dokumentera våra platsbesök har vi främst använt oss av kamera, anteckningar samt snabba handskisser.

## Andrea Kahn och Carol Burns

### Area of control

I relation till Varvsstaden, fann vi en styrka i att tillämpa Burns och Kahns (2005) teorier i att läsa en plats. Vi upplevde att vi genom att studera platsen genom dessa teorier fick en ökad förståelse för den kontext som området förhöll sig till, och att platsen var del av ett större sammanhang som på olika sätt kom att påverka Varvsstaden. Varvsstadens *area of control* utgörs av ett geografiskt avgränsat område. Detta framgår inte bara av en tydlig gräns för själva markägandet utan även av att området idag är helt avgränsat fysiskt från omgivningen. Dels utgörs denna gräns av höga staket men även av vattenrummet som skiljer området från staden mot norr.

### Area of influence

Vad gäller områdets *area of influence* är Malmö stad en stark påverkande kraft. Stadens visioner och planer att integrera området i stadsstrukturen genom att omvandla området från att ha varit en plats för hamnindustri till att bli en plats som ska rymma parker, arbetsplatser, bostäder och



Del av det stängsel som omger området och som utgör en barriär.



handel är en stark drivkraft för området idag.

Stadens visioner kan ses utifrån ett ekonomiskt perspektiv där det delvis finns en vilja att denna utveckling även ska generera en ekonomisk lönsamhet för staden. Dessa förutsättningar gör att det kan finnas ett starkare ekonomiskt vinstintresse, vilket skulle göra att områdets *area of influence*



Bild 1: Flygbild över Kockums från 1959. Varvsstadens historia och identitet är en del av platsens *area of influence*.

präglas av att de ska generera ökad ekonomisk tillväxt. Då vår ambition var att skapa ett gestaltningsförslag som bidrar till en ökad integration av området i den befintliga stadsstrukturen ansåg vi det därför viktigt att arbeta med Varvsstadens framtida publika rum. Vi såg stor potential att göra detta där Varvsstaden möter vattnet.

Vidare ansåg vi att en stor del av områdets *area of influence* utgjordes av dess industrihistoria som är starkt förknippad med Malmös historia och identitet. Dels vad gäller Kockumsvarvet som en ekonomisk drivkraft för stadens tillväxt men också i relation till hur staden och dess invånare har identifierat sig med varvsindustrin. Synen på Malmö som en före detta industristad är starkt kopplad till Varvsstaden som område och Malmös identitet och historia har således en stark influens på området. Detta var något vi ansåg som viktig utifrån hur platsen ska utvecklas i framtiden, samt på vilket sätt vi väljer att värna om arvet efter varvsindustrin. Vår vilja har varit att generera en gestaltning där dessa värden beaktas.

Området för Varvsstaden präglas av sin närhet till havet och stadens olika vattenrum i form av kanaler och hamnbassänger. Att staden idag växer mot vattnet påverkar Varvsstadens läge i staden från att vara ett område beläget i dess periferi till att ha blivit allt mer centralt. Varvsstadens närhet till kusten innebär att vattnet har en stor inverkan på platsen vilket kan ses som en del i platsens *area of influence*. Detta kan läsas både utifrån hur platsen relaterar till stadens övriga vattenrum men det innebär också att platsen präglas av havets krafter och det stigande havsnivåerna. När vi utforskade Varvsstaden såg vi vattnet som en av de starkaste faktorerna utifrån vad Burns och Kahn (2005) benämner som *area of influence*. Vi såg vattnet som en stark tillgång och en förutsättning som vi kunde arbeta med för att skapa mervärden på platsen och samtidigt integrera Varvsstaden i staden genom att koppla samman vattenrum. Men vi såg också vattnet som en barriär och ett hot i och med den problematik som ett havsnära läge medför.

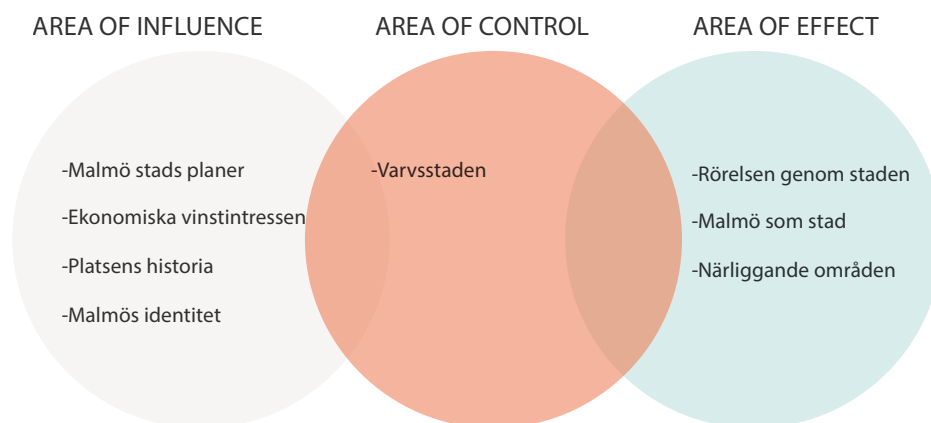
### Area of effect

Slutligen tolkade vi Varvsstaden utifrån platsens påverkan på sin omgivning, dvs vad Burns och Kahn (2005) kallar *area of effect*. Då området idag utgör en stor barriär i staden mellan främst Västra hamnen och övriga staden såg vi stora möjligheter att genom vårt gestaltningsförslag länka samman staden vilket var



Vy över vattnet mot norr. Vattnet som omger området är en stark *area of influence*.

ett viktigt skäl till att vi valde att jobba med delar av ett stråk som även ligger i anslutning till vattnet. Vi såg också en potential i att tillgängliggöra ett område för malmöbor som varit helt stängt under en längre tid, och samtidigt genom att bevara mycket av den befintliga karaktär öka förståelsen för stadens industriarv.



Figur 20: Diagram som redogör för vår analys av Varvsstadens olika *area of influence*, *area of control* samt

## Lisa Diedrich

### Fysiska strukturer och material

Vi hade även med oss Diedrichs (2013) teorier om ett platsspecifikt förhållningssätt inför att läsa och tolka en plats då vi gjorde våra platsbesök i Varvsstaden.

Det vi tolkade som platsens identitet och unika karaktär var i stor utsträckning kopplat till dess materialitet. Diedrich (2013, s. 91) lyfter i sin avhandling hur materialiteten är en stor del av platsens identitet. I ett tidigt skede av vårt arbete gjorde vi ett studiebesök i franska Nantes (se bilaga) efter att ha studerat detta projekt som ett föredömligt exempel på ett hamnomvandlingsprojekt i Diedrichs (2013) avhandling.

Vid projektet Ile de Nantes, som genomfördes mellan 2000-2010 i ledning av den franska arkitekten Alexander Chemetoff, låg stort fokus vid att behålla platsens specifika identitet som före detta område för ett stort skeppsvarv. Chemetoff arbetade med tämligen kontroversiella metoder och trots projektets omfattning valde han att inte upprätta traditionella planer för området som visade på ett slutgiltigt mål för platsen (Diedrich, 2013, s. 166). Istället valde Chemetoff att upprätta ett kontor på platsen, Atelier de l'Île de Nantes, där han efter noganna inventeringar av området upprättade vad han valde att kalla en *Plan & map guide* som istället var en guide som beskrev hur arbetet skulle fortlöpa och som uppdaterades kontinuerligt allt eftersom nya förändringar gjordes. Detta skapade en möjlighet att utvärdera resultatet av de förändringar som gjordes samtidigt som det var ett levande dokument att arbeta utifrån under projektets gång. För att ha några fasta riktlinjer som arbetet skulle förhålla sig till upprättade Chemetoff ett antal utgångspunkter för projektet som skulle verka som ledord genom hela processen. Dessa utgick från att utvecklingen i största möjliga mån skulle ske med de publika rummen som utgångspunkt.

Här finns starka beröringspunkter med vad Diedrich (2013) kallar för *appropriation* som en metod för att integrera ett nytt område i en befintlig struktur genom att upprätta mänskliga relationer till en plats. Vidare valde Chemetoff att sträva efter att bevara befintliga material och strukturer i största möjliga mån på området. Vid vårt besök i Nantes var detta något som blev väldigt framträdande och vi upplevde vid upprepade tillfällen hur material återanvänts och sparats på olika sätt. Detta var ett av de starkaste intrycket från vår studieresa till Nantes hur historien om en plats förmedlas genom materialitet och en sparsamhet i nya tillägg. Vidare var det intressant att studera platsen då vi upplevde att det inte fanns någon hierarki mellan de material på platsen som man valt att bevara, istället sågs allt, från gamla asfaltsytor till stora stålkonstruktioner, som lika stor del i platsens identitet. Vi inspirerades mycket av vårt besök i Nantes när vi gjorde vår analys av området för Varvsstaden i relation till dess materialitet, varvid de som Diedrich (2013) benämner som de fysiska aspekterna vid en tolkning av en plats kom att spela en stor roll för vår tolkning av Varvsstaden. Genom att besöka platsen vid upprepade tillfällen var vår målsättning att ta in platsens materialitet i olika skalor, från detaljer i fasaderna till de gigantiska kranarna och konstruktionerna i de gamla hallarna. När vi läste platsen utifrån en materiell och strukturell aspekt var

det tydligt att det vi ansåg som karaktäristiskt för området var de rationella och raka formspråket samt den industriella skalan på den byggda strukturen. När vi rörde oss i området kände vi oss väldigt små i relation till vår omgivning. De enorma byggnaderna och kranarna vittnade om en plats som skapats för storskalig industri.



Karaktäristisk fasad med glas och tegel. Den raka rostiga kajkanten den i förgrunden.

Utifrån ett materiellt

perspektiv präglades området av hårdgjorda material. Teglet i framför allt de äldre byggnationerna var något vi såg som väldigt tongivande för platsen, vidare exempel på detta var de återkommande konstruktionerna så som fackverken och de väldiga kranarna. Trots en övervägande storskalig känslan fann vi inslag av en detaljrikedom på platsen. Denna gick bland annat att återfinna i ornamentiken i tegelfasaderna. Andra material vi såg som utmärkande för området var stål och järn. Ett exempel på detta var ett gjutjärnsgolv i en av de gamla hallarna samt den gamla rälsen som är insprängd i marken. Vattnet på platsen var också en mycket viktig aspekt ur ett materiellt perspektiv där vi såg ett stort värde i materialets föränderlighet med avseende till de visuella intrycket, det vill säga vattnets förmåga att variera i form och uttryck.

### Dynamiska processer

Inspirerade av Kahn och Burns (2005) teorier kring Area of influence, där vi identifierat vattnet i Varvsstaden som en tydligt påverkande kraft, men även av Diedrich's (2013) förhållningssätt till att läsa och tolka en plats, lade vi stor vikt vid att på olika sätt utforska Varvsstadens vattenrum. En av dessa metoder bestod i att vi paddlade ut i inre Varvsbassängen. Diedrich (2013) belyser de dynamiska processer som styr en plats som en viktig



Vy från vattnet mot kajkanten.

del av platsens identitet. Utifrån dessa tankar såg vi vattnet och havet som en naturlig dynamisk process med stor inverkan på platsen. Både utifrån den fluktuerande gräns som vattnet utgör, där havet en gång varit dominerande på platsen, men även i och med den successiva utfyllnad som av hamnindustrin genererat detta har lett till att vattnet skjutits undan och tuktats av människan, som format det i strikta kanalsystem och bassänger. Den pågående havsnivåhöjningen har också stor inverkan på platsen.

Förutom de platsspecifika naturliga processer som präglar en plats nämner Diedrich (2013) dynamiska processer på en plats utifrån platsens brukare och hur platsen används. Det var tydligt för oss efter våra platsbesök i Varvsstaden att vi läste platsen utifrån dess funktion, och framför allt utifrån hur platsen hade förändrats över tid allt eftersom behoven från de som brukat platsen förändrats.

### Immaterialitet, minnen och atmosfärer

Under vår kanottur som ägde rum en blåsig novemberdag fick vi erfara vattenrummets föränderlighet på platsen vilken kan tolkas utifrån vad Diedrich (2013) benämner som en plats specifika atmosfär, vilken är den känsla som uppstår vid ett visst ögonblick i relation mellan platsen och den som vistas där. Under vår kanottur upplevde vi en stark känsla av utsatthet när vi befann oss ute på det blåsiga vattnet som stod i kontrast till vår upplevelse när vi närmade oss kajkanten och paddlade in under de stora pirarna på platsen. Denna känsla förstärktes ytterligare av platsens storskaliga, industriella strukturer och de råa materialen så som den höga, rostiga kajkanten och de enorma pålarna som höll upp pirarna vilka vi på nära håll fick uppleva när vi gled fram under pirarna. Detta är något som kan ses i relation till vad Diedrich (2013) nämnder som den *materiella* och *strukturella* tolkningen av en plats. Det bör dock tilläggas att det är svårt att särskilja de olika aspekterna av hur en plats upplevs, läses och tolkas. Vad vi läste in som en specifik atmosfär under vår kanottur var till stor del ett resultat av de dynamiska processerna på platsen, det vill säga vattnets krafter men även de materiella i form av de rumsligheter som de storskaliga strukturerna skapar.

Tid som dynamisk process finns väl representerad i den byggda strukturen vilket var något som vi tog intryck av när vi analyserade platsen -det vill säga den tydlighet som gick att avläsa på platsen vad gäller hur den använts över tid. Detta kan vidare ses utifrån vad Diedrich (2013) benämner som immateriella aspekter av en plats identitet, vilka utgörs av minnen och mänskliga relationer. Diedrich (2013) hävdar att platsförankrade minnen kan tolkas utifrån två olika perspektiv där, den ena rör sig om kollektivt vedertagna historier om en plats medan den andra utgörs av personliga relationer. Vår tolkning av Varvsstaden var att det finns en stark kollektiv historia som förknippar platsen med ett viktigt fundament som staden vilar på.

## Connectivity och Appropriation

Vid våra besök på området blev vi väldigt varse Varvsstadens avsaknad av kopplingar till kringliggande områden. Barriärerna utgörs av den byggda strukturen i form av murar, staket och vattnet som är en tydlig gräns mellan områdets insida och utsida.

I relation till vad Diedrich (2013) benämner som Connectivity, ett verktyg för integration, fann vi en stor brist på möjlighet till rörelse genom området. Dock ansåg vi att det fanns goda förutsättningar att tillämpa Connectivity som strategi för att på så sätt länka samman området med kringliggande strukturer. Detta var tankar som föddes när vi rörde oss längs vattenrummet, både på land men även när vi paddlade längs kajkanten. Sträckan utmed kajen mot vattnet upplevde vi som en naturlig förlängning av en befintlig rörelse längs vattnet, där vi såg en möjlighet att förankra sträckan utmed kajen med ett befintligt rörelsemönster för att på så vis integrera området med omgivande landskap. Begreppet Appropriation syftar istället på interaktionen mellan platsen och dess användare som stärker kopplingen till platsen. Vi ser potential i att skapa platser i Varvsstaden som är så attraktiva att de kan locka invånare från hela staden, inte bara de framtida boende i området. Genom att använda appropriation som metod skapas goda förutsättningar för en mer jämlik och hållbar plats genom att fler känner sig välkomna och inkluderade.



Bild från vår kanottur där vi paddlade under pirarna.



## Tolkning av platsen (Site reading)

### Fysiska

- Strukturer
- Material

### Dynamiska

- Naturliga processer
- Sociala processer

### Immateriellt

- Minnen
- Atmosfärer

## Varvsstaden

- Storskaligt
- Raka former
- Rationell gestaltning
- Industriell karaktär
- Tegel, glas, metall, betong
- Järnvägsräls
- Kranar, fackverk
- Rost, grus, asfalt
- Vatten
- Vatten
- Tid och åldrande
- Funktionsstyrt
- Minnen från varvsindustrin och kollektiva historier från Kockums storhetstid.
- Utsatthet i relation till skalan på platsen
- Vattnet

## Omvandling av platsen (Site editing)

### Transformation

- Domestication
- Foreignisation

### Intervention

- Connectivity
- Appropriation

- Varvsstaden integreras med omgivande stad.
- Varvsstaden länkas samman genom rörelse längs kajen och nya broar över vattnet
- Offentliga platser blir drivande för att skapa nya mötesplatser och målpunkter

Figur 21: Varvsstaden utifrån Diedrichs analysmetod.

# Skissprocessen

Det följande avsnittet, Skissprocessen, handlar om hur vi bearbetat den inhämtade informationen från våra teoretiska utgångspunkter och vårt analysarbete och utifrån detta identifierat de utmaningar vi vill lösa i vår gestaltning. Formuleringarna av utmaningarna och designprinciperna fungerar som en brygga mellan kunskapsinhämtningen och själva skissarbetet. Vi redogör vidare för de stora dragen i vår skissprocess och hur vi gick från designprinciper till fysisk form i vår gestaltning.

## Platsens utmaningar och designprinciper

### Utmaningar

När vi analyserade Varvsstaden utifrån våra teoretiska utgångspunkter såg vi stora utmaningar inför vår gestaltning av platsen. Vi samlade dessa under tre rubriker som rör platsens identitet, skala och rumslighet samt dynamiska processer.

Varvsstaden är starkt präglad av stadens ambitioner och de ekonomiska drivkrafterna och samtidigt sin betydelsefulla historia. Platsen ska vävas samman med sin omgivning men samtidigt finns en unik karaktär som utmärker platsen, vilken inte bör gå förlorad. Den unika karaktären gäller såväl fysiska strukturer som materialitet och skala men även immateriella aspekter så som det kollektiva minnet av varvsindustrin. Att hitta balansen mellan platsens industriella karaktär och de nya krav som följer med att områdets användning förändras var en av utmaningarna vi formulerade.

Varvsstaden karaktäriseras också mycket av storskalighet och en rumslighet som svarar mer mot industri än mot människa. Även den materiella karaktären på platsen är starkt präglad av industri och inom vårt arbetsområde saknas idag grönska helt. Vi såg en utmaning i att skapa tilltalande platser med mänsklig skala samtidigt som industrihistorien fortfarande är läsbar på platsen.

En av vår viktigaste slutsats i analysarbetet handlar om de dynamiska processerna som påverkar platsen. Både vattnets föränderlighet och hela områdets föränderlighet var något vi ville framhäva. Att lyfta fram och synliggöra de dynamiska processerna är för oss ett sätt att understryka att Varvsstaden är en plats i ständig förändring, som alltid förändrats och anpassats till de behov som funnits. Vattnets föränderlighet är väldigt påtaglig på grund av närheten till detsamma. Vattenståndet förändras ständigt och i ett längre perspektiv kommer föränderligheten bara öka på grund av havsnivåhöjningen.

### Designprinciper

Designprinciperna bygger även dessa på våra teoretiska ramverk, men även på oss som personer och landskapsarkitekter med vår erfarenhet och personlighet. Tanken är att designprinciperna ska fungera som ramverk och vägledning för oss i det kommande skissarbetet.

Som svar på utmaningarna om platsens identitet formulerade vi vår ambition om att



## Utmaningar

## Designprinciper

### Platsens identitet

Hur balanserar vi den industriella karaktären och platsens identitet mot de krav som följer i och med att områdets användning förändras från industri till kontor, verksamhet, bostäder och rekreation? Och hur kan vi väva samman Varvsstaden med övriga staden och låta platsen behålla sin unika karaktär?

• • • • •

Det ska finnas både en materiell och immateriell karaktär som tydliggör när man kommer in i Varvsstaden. Vi ska omforma befintliga strukturer och vara sparsamma i våra tillägg.

### Skala och rumligheter

Hur kan en mänsklig skala implemeteras i Varvsstadens storskaliga landskap?

• • • • •

Vi ska använda grönska för att skapa mindre rumsligheter samt erbjuda rekreativa miljöer.

### Dynamicska processer

Hur kan vi synliggöra de dynamiska processer som pågår i Varvsstaden och därmed framhäva att det är en plats i ständig förändring?

• • • • •

Vi ska visuellt synliggöra vattnet samt dess föränderlighet och fysiskt tillgängliggöra vattnet.

Figur 22: Sammanfattning av våra utmaningar och designprinciper.

både den materiella och den immateriella karaktären skulle karaktärisera Varvsstaden i relation till sin omgivning, trots platsens integrering i omgivande stadsväv. Vi ville också vara sparsamma i våra tillägg och försöka omforma snarare än att bara lägga till nytt eller låta vissa objekt finnas kvar utan funktion.

Gällande skala och rumslighet såg vi en stor möjlighet i att arbeta med grönska som element. Med hjälp av vegetation såg vi potential att skapa rumslighet, men även att tillföra platsen ett nytt tidslager. De stora ytorna i Varvsstaden ger möjlighet att skapa generösa växtbäddar så att vegetationen kan klara sig i en ganska karg miljö. De gröna inslagen skapar också rekreativa miljöer och attraktiva platser att vistas på vilket vi ser som mycket viktigt för att Varvsstaden ska integreras och bli en stadsdel för alla i Malmöbor.

Närheten till vattnet ger oss stora möjligheter att arbeta med dess tillgänglighet. Vi vill att vattnet ska prägla platsen både fysiskt och visuellt och genom att tillgängliggöra vattnet får vi också möjlighet att åter släppa in vattnet i Varvsstaden, vilket ger som ett spännande och effektfullt verktyg att jobba med.

## Formspråk och gestaltning

Under en längre period arbetade vi med penna och papper för att med handens hjälp söka svar på de problem vi formulerat. När vi var mitt uppe i skissandet hade vi svårt att ha perspektiv på arbetet vi utförde, men med hjälp av loggboksskrivande och sparade skisspapper kunde vi i efterhand tydligt se hur skissandet utvecklats.

Genomgången av vårt skissmaterial hjälpte oss att kategorisera vårt undersökande till tre olika övergripande 'formspråk' vilka följde på varandra i kronologisk ordning. Den kumulativa kunskap vi erfor genom provandet i skissandet ledde fram till ett slutligt formspråk som vi kallat 'det sammanflätade'. I detta formspråk finns både ett eget uttryck och vår samlade erfarenhet från de tidigare faserna 'det raka och linjära' samt 'det kontrasterande'. Det slutliga formspråket bidrog till balans och svar på utmaningar vi formulerat inför skissandet.

När vi började skissa på vårt arbetsområde insåg vi snabbt att det var en plats som bestod av flera 'delområden' med sina egna specifika uppgifter att lösa. Parallellt som vi skissade för att hitta ett övergripande uttryck för hela platsen undersökte vi också delområden som vi identifierade som vattnet, kajpromenaden, torget och pirarna.

Vattnet fick relativt stort utrymme i vår skissprocess då det var ett element som vi under det utforskande arbetet uppfattat ha stor påverkan på platsen. Vattnet representerade föränderlighet och processer i både korta och långa perspektiv, och innebär ett unikt vattenrum med möjlighet att komma nära vattnet.

### Det raka och linjära

Det första formspråket vi utforskade var det vi i efterhand valt att kalla det raka och linjära. Med det menar vi att vi undersökte samma formspråk i våra tillägg, som det vi funnit på platsen - det vill säga det raka, strama, rationella och hårda. Det innebar det många raka linjer och vinklar som föll väldigt naturligt in i den befintliga strukturen. Studiebesöket på Île de Nantes påverkade och inspirerade oss också att vara sparsamma i våra tillägg till platsen vilket resulterade i relativt storskaliga men enkla och enhetliga tillägg. Efter en tids provande kom vi fram till att vi inte hittade rätt. Främst funderade vi över att det raka och strama kom från de behov som tidigare styrte platsen, men att den nya platsen hade andra behov att möta, vilket kanske skulle kräva ett annat formspråk? Det fick oss att diskutera värdet av att kunna läsa tidslager på en plats. Om vi skulle använda oss av ett så enkelt formspråk kanske vi skulle komma att behöva arbeta med kontrasterande

material istället, vilket fick oss att ifrågasätta huruvida atmosfären och karaktären skulle gå förlorad. Mot bakgrund av detta valde vi att prova något helt annat, vilket ledde oss till nästa fas i vårt skissarbete.

### Det kontrasterade

I detta skede undersökte vi istället ett formspråk som starkt kontrasterade mot det raka och strama. Vi rörde pennan i mjuka, böljande och organiska former. Trots att de mer organiska formerna skiljde sig mycket mot de industriella strukturerna som dominerar platsen idag ville vi undersöka om det fanns någon relevans för ett mjukare formspråk. Det grundade sig till stor del i att vi såg starka kopplingar mellan ett mer organiskt formspråk och vatten, som vi tillskrivit stor betydelse i vår analys av platsen.

De mjuka formerna kulminerade slutligen i en musselform som kom sig av att vi hittat mängder av musselskal ute på pirarna. Det var en upptäckt som kontrasterade så mycket till platsen i övrigt att vi började undersöka musslans form och egenskaper. Under en period kände vi oss övertygade att vi hittat rätt, då vi ansåg att denna tydliga form representerade våra tankar om att vår gestaltning av platsen utgjorde ett nytt tidslager där det 'mjuka', mänskliga fick stå i tydlig kontrast mot det hårda och 'industriella' som hörde till det som varit.

Vi utvecklade arbetet kring musselformen tämligen ingående och började vända och vrida på den. I och med detta började vi också tänka mer på platsens topografi. Topografin var nödvändig att jobba med om vi skulle skapa den närhet till vattnet som vi kommit till insikt att vi ville uppnå, i det tidigare arbetet. Formspråket undersöktes ytterligare ett steg djupare med hjälp av en enkel skissmodell där rumsligheten och sambanden kom fram tydligare. Det fördjupade arbetet ledde dock till att vi avfärdade hela idén då den kändes för apart i relation till platsen.

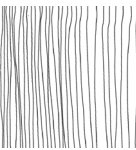
### Det sammanflätade

Trots de utmaningar vi formulerat och designprinciperna som skulle vägleda oss kände vi att vi var tvungna att samla ihop oss och titta bakåt på vad vi gjort, vad vi tänkt och vad vi formulerat för komma på rätt spår igen.

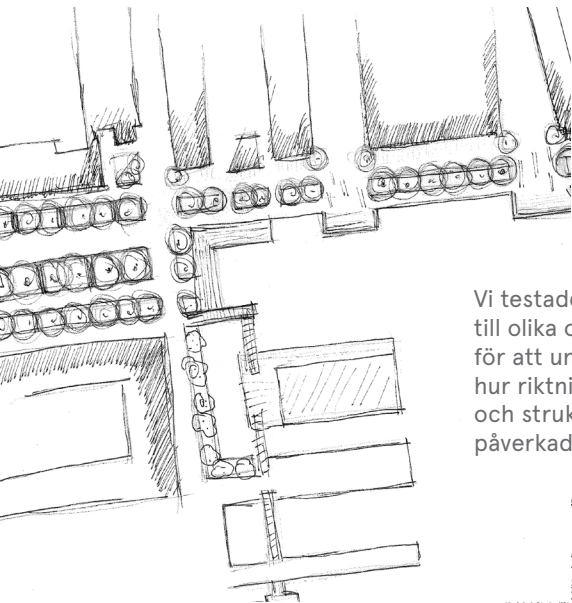
I och med att vi gjorde det var det som om allting plötsligt föll på plats. Vi upptäckte att vi kunde hämta det övergripande formspråket från platsen 'as found', med raka och strama linjer som bärande strukturer och att de mjuka formerna kunde få ta plats i grönskan och med detaljer som var mer bearbetade och gav större variationsrikedom åt platsen. Den sammanflätade strukturen fungerade som en brygga mellan det som varit och de som komma skall. Industrins identitet avspeglas i det övergripande formspråket med en rationell linjäritet medan innehållet - grönskan, vattnet och detaljerna - istället mer avspeglar de nya behoven på platsen, det mjukare, organiska och föränderliga.

# Skissprocessen i bilder

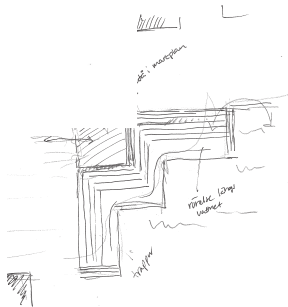
## DET RAKA OCH LINJÄRA



I det inledande skissarbetet utforskade vi det linjära formspråket. Vi kopplade det linjära till de strukturer vi läst på platsen, samt dess rationella och praktiska funktion.

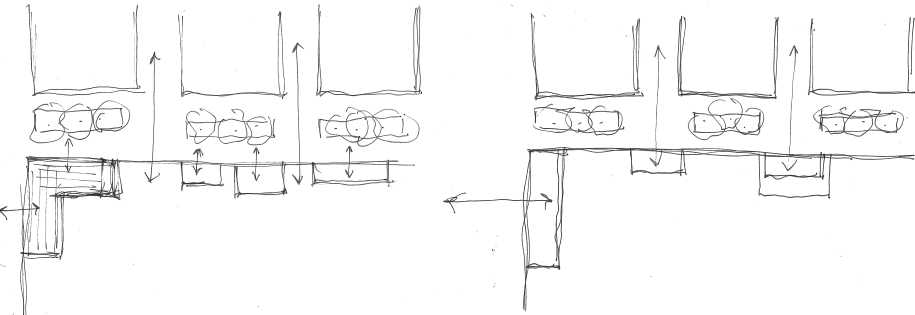


Vi testade att lägga till olika objekt för att undersöka hur riktningar och strukturer påverkades.



Strama linjer och hårda vinklar karakteriserade skissandet i början.

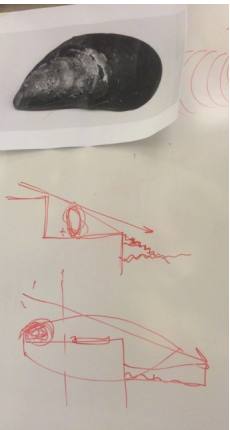
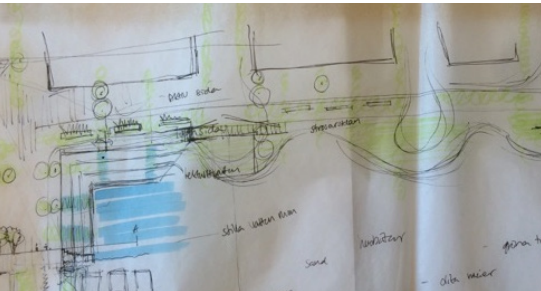
Vi funderade över om siktlinjerna skulle landa i en plats, eller tvärtom hållas helt fria mot vattnet.



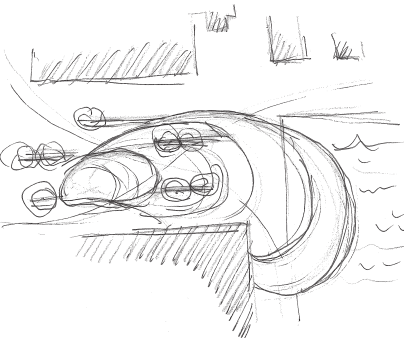
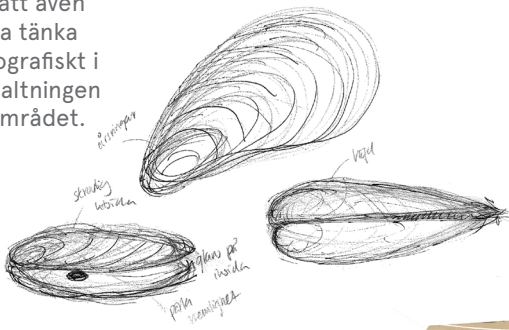
## DET KONTRASTERANDE



Som ett sätt att tydliggöra vilka tillägg på platsen som härstammar från nutiden ville vi undersöka vad som hände om vi jobbade med mjukare former istället.



Musslan blev ett sätt för oss att även börja tänka topografiskt i gestaltningen av området.



Vi undersökte relationen mellan skala och form. När blir musslan otydlig? Gör det något? Hur understryker vi formen tillräckligt mycket om vi ska använda den?



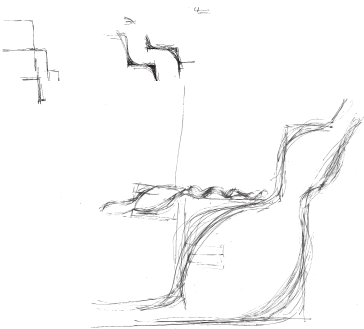
Skissmodellen var ett ovärderligt verktyg för oss under processen genom att synliggöra rusmlighet, skala och samband.

## DET SAMMANFLÄTADE

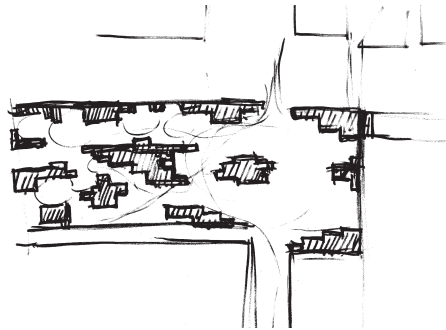


Efter att vi avfärdat de organiska formerna sökte vi oss tillbaka till våra första tankar om det enkla och rationella. Vi kände att vi hittade rätt när vi använde det som utgångspunkt och istället lät innehåll och detaljer stå för de mjuka värdena och det mänskliga på platsen.

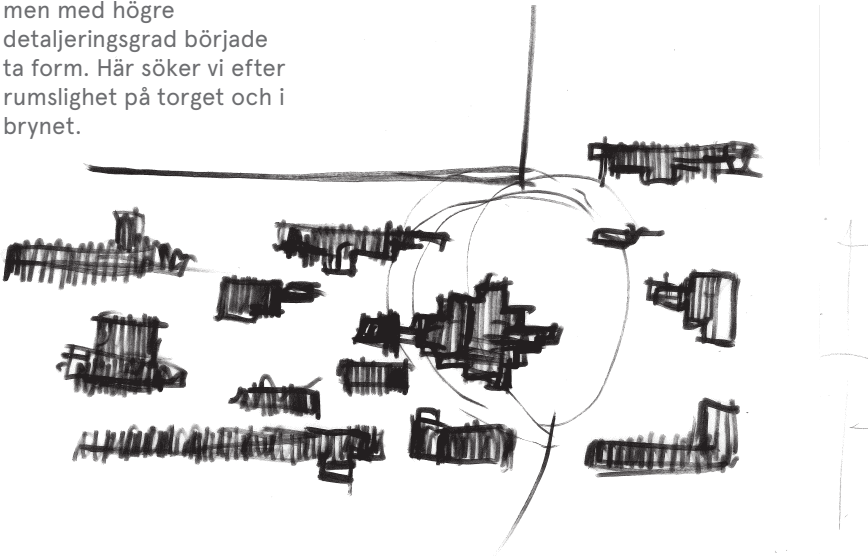
Från de mjuka linjerna letade vi oss tillbaka mot det striktare formspråket igen. I detta sökande började vi hitta en enkelhet som ändå var varierad.



Rörelsemönster måste undersökas.



Våra tankar om enkelhet, men med högre detaljeringsgrad började ta form. Här söker vi efter rumslighet på torget och i brynet.



## Platsens identitet

En utmaning var att hitta balansen mellan att bevara och göra nya tillägg samt att omforma befintliga stukturer. Efter insikten att material och strukturer upplevs kontrasterande först i relation till något annat ansåg vi att nya tillägg var viktiga då detta fick som effekt att befintliga material och strukturer blev mer framträdande. Detta beslut ledde bland annat till att vi valde att lämna pirarna orörda bortsett från tillägget där det dolda vattenrummet under tillgängliggörs. Andra tillägg i vårt förslag grundar sig i de nya behov som platsen behöver uppfylla när området istället för en plats för tillverkningsindustri blir en del av staden, där människor ska leva, arbeta och bo. Resultatet av detta blev bland annat ny markbeläggning på större delen av området bortsett från torgets golv, som består av gamla gjutjärnsplattor från en av hallarna. Teglet i sittmurarna och fackverken är element som återanvänds. I nya tillägg har vi varit måna om att karaktären på dessa ska samspela men den befintliga industriella prägeln på platsen.

Utmaningen berörde som tidigare nämnts relationen mellan nytt och gammalt och hur vi skulle hantera platsens materialitet. Målet var att Varvsstaden skulle ha både en materiell och en immateriell karaktär som skulle tydliggöra platsens identitet. Genom vår arbetsmetod spenderade vi mycket tid i och runt Varvsstaden och i några av workshoppen (som går att läsa om i arbetets bilaga) fokuserade vi specifikt på de immateriella aspekterna, för att aktivt undersöka dessa. Ett exempel på detta var paddlingen där vi upplevde den speciella atmosfären i hamnbassängens vattenrum, vilken var en skyddad och lugn plats. Resultatet av denna upplevelse i förslaget är den plats vi kallar *Utsikts- och insiktsplatsen*, där man både kan röra sig under pirarna, i en genomsläpplig konstruktion av sträckmetall eller ta sig vidare upp och få en överblick över vattnet, Varvsstaden och omgivningen. Vår paddeltur tillsammans med walkshopen befäste också hela hamnbassängen som en plats med en unik atmosfär som vi ville tillgängliggöra, vilket resulterade i den långa soltrappan längs med kajen.

En övergripande frågeställningen handlade om hur Varvsstaden kan vävas samman med sin omgivning, men samtidigt bevara sin unika karaktär. Vårt valda arbetsområde har en linjär sträckning längs vattnet vilket understödjer att vår plats kan fungera både under byggperioden, samt fylla en funktion även om exploateringsprocessen av området skulle avstanna. Själva rörelsen och sammankopplingen ger naturligt stöd för att platsen vävs samman med sin omgivning. I förslaget finns även platser som fungerar som målpunkter. Soltrapporna är en viktig del av detta, där kajpromenaden har ett bra läge vilket understödjer att den kan utgöra en målpunkt under stora delar av året. Badet blir också en viktig målpunkt med sin unika karaktär i staden som ett urbant havsbad. Att en stor mängd människor befinner sig i närheten av området under dagtid, då närområdet präglas av kontorsbyggnader, skapar ett underlag för att aktivera stråket samt de nya målpunkterna i ett tidigt skede.

Ovan har vi beskrivit designhandlingarna som handlar om att ta till vara på platsens immateriella kvaliteter, men även de materiella egenskaperna där förslaget synliggör flera tidslager av platsen och dess historia.



## Skala och rumsligheter

Idag saknas grönska helt inom arbetsområdet. Ett av de större tilläggen var en ökad mängd vegetation vilket ger grönskan en dominerande plats i det offentliga rummet. Motivet var att ta ner skalan på området och skapa rum som var anpassade efter framtida behov. Vi ville även utmana föreställningen om urban grönska i hamnmiljöer. Förslaget skapar också ett bättre mikroklimat med skugga i den soliga och hårdgjorda miljön.

Vi skapade, med utgångspunkt i vår matrisworkshop (se bilaga) generösa växtytor längs kajpromenaden som ska ta emot och rena dagvattnet innan det rinner vidare, samt bidra till en kontrasterande och lekfull miljö i den annars strama och hårda omgivningen. Växtbäddarnas form utgick från ett enkelt och stramt mönster med raka linjer som vi bröt, för att generera lekfullhet och på så vis också bilda platser att stanna upp och slå sig ner på. Samtidigt fick växtmaterialet stå för detaljrikedom och föränderlighet.

På torget fick ytterligare grönska ta ner skalan på platsen. Eftersom torgets markmaterial sträcker sig över kajpromenaden och ut på en balkong över vattnet, blev grönskan det element som visar var torget börjar och slutar. Riktningen mot vattnet förstärks och grönskan präglar torgets karaktär, starkt inspirerat av île de Nantesprojektet (se bilaga). Siktlinjer mot vattnet ger stor effekt med 'liten' insats, med trädrader som är helt genomsläppliga från ett håll men som bildar en tät grön vägg från ett annat.

## Dynamiska processer

Vi var fascinerade över det faktum att Varvsstaden är ett utfyllnadsområde där vattnet fått 'flytta på sig' och vi ville skapa en plats där vattnet fick ta plats igen. Vattnet som element representerar något föränderligt och dynamiskt, en egenskap vi ville förstärka i Varvsstaden. Vi ville också skapa en variation av vattenmöten i Varvsstaden.

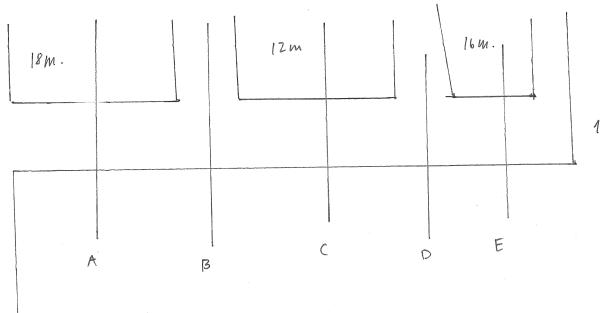
Soltrappan längs med kajen är ett exempel på hur vårt förslag förstärker kopplingen till vattnet. För att skapa en variation i den långa trappan är den uppdelad i olika sektioner där djup och höjd på stegen varierar. Uppdelningen görs med hjälp av de två *Gatten* där vattnet tillåts komma in och bryta upp stråket. Dessa är viktiga vattnelement längs kajpromenaden som symboliserar vattnets återtagande av platsen och som framhäver de dynamiska processerna på platsen, genom en bottenlutning som genererar att olika mycket vatten står i *Gatten* beroende på havsnivån. Strukturerna är inspirerade av de slädar och stapelbäddar som funnits på platsen under varvstiden. Gången under pirarna berör också vattnes föränderlighet då hela den konstruktionen är i gallerdurk för att på så vis låta vattnet avgöra när det är möjligt att gå under pirarna. Ett tillägg som på ett tydligt och pedagogiskt vis bidrar till en ökad medvetenhet om vattnets föränderlighet, samt hur det på ett mer konkret sätt kan påverka vår vardag.

# Skissprocessen i bilder

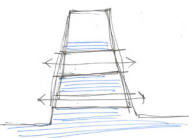
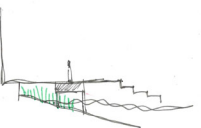
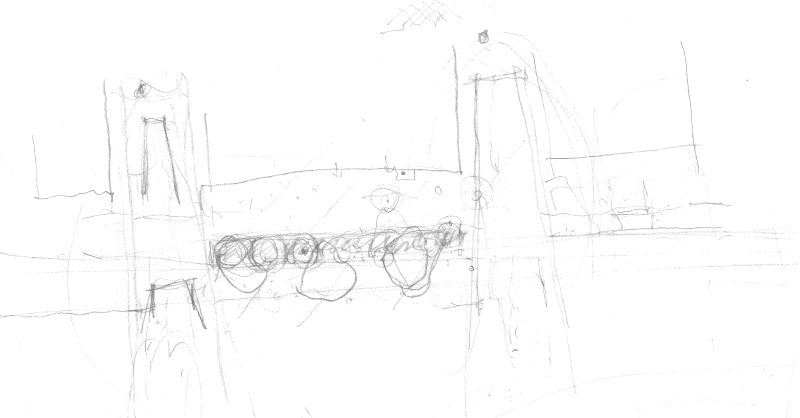
## DYNAMISKA PROCESSER

För oss har vattnet varit en stark representant för de dynamiska processerna på platsen. Det var viktigt för oss att skapa möjlighet att komma nära vattnet samt att synliggöra det på olika sätt.

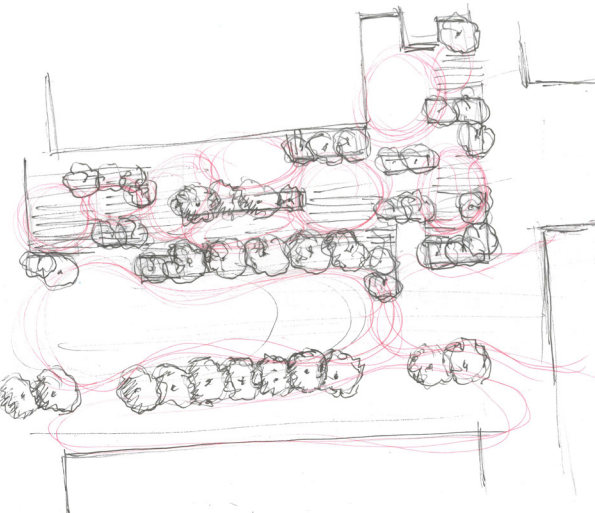
Vi var nyfikna på att fortsätta utforska platsens topografi, och det var även nödvändigt för att göra vattnet tillgängligt. Vi testade att utgå från husens varierade höjder som fortsättning ned till de varierade traporrna längs hela Varvspromenaden.



Gattens tillkomst skedde i ett undersökande hur vi skulle förhålla oss till siktlinjerna mellan husen. När vi istället för att lägga till en plats, tog bort av landmassorna kände vi att vi var något intressant på

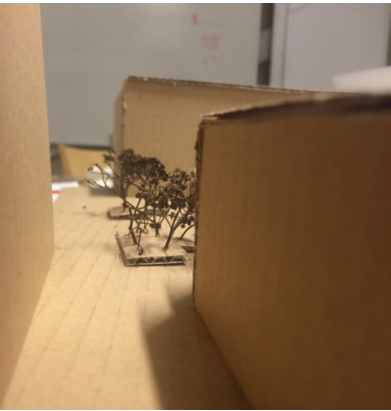


Det var viktigt för oss att gatten inte fungerade som barriärer, varför vi fick skissa på hur passagera skulle se ut och var de skulle placeras.

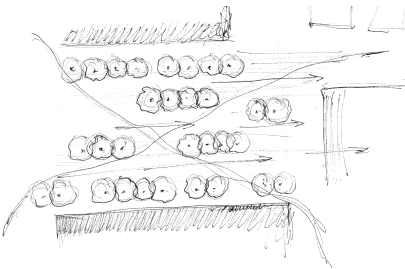
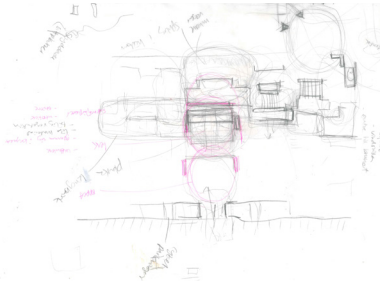


Rörelsen i relation till rumsskapande element undersöks på torget.

Rumslighet och siktlinjer undersöks i en enkel skissmodell.



I slutet var det viktigt för oss att lösa den rumsliga kopplingen mellan brynets tätare vegetation och torgets mer öppna karaktär. Det var när vi skissade fram vattenleken som detta blev extra tydligt för oss.

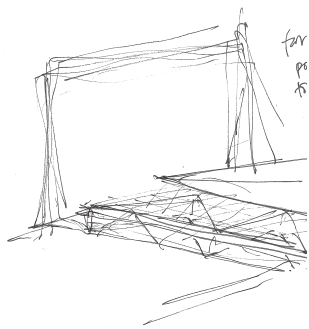


Siktlinjerna mot vattnet kan behållas trots stora tillägg av vegetation, tack vare dess placering.

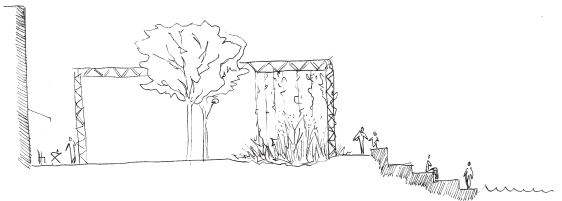


## IDENTITET

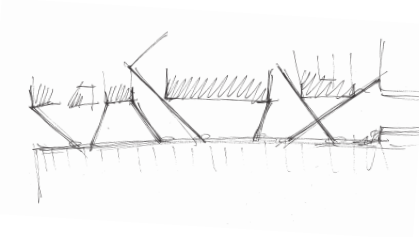
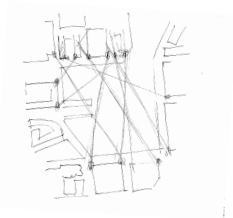
Ett sätt för oss att understryka Varvsstadens unika karaktär och atmosfär var att använda oss av både materiella och immateriella kvaliteter. Det har inneburit både att behålla befintliga material, så som ytskikt, men även återanvändning och nya tillägg som måste harmonisera med platsen.



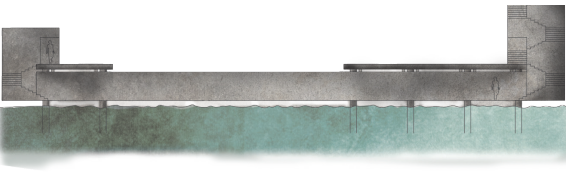
Idén om användningen av fackverken längs promenaden kom ursprungligen från tankar om en slags portik i anslutning till områdets entréer. Istället utvecklades idén till ett återanvänt element som inte både skapade karaktär och tog ner skalan längs Varvspromenaden.



Fackverkens sträckning kommer sig från en tänkt riktning där de sträcker sig ut från Varvstaden och greppar tag i omgivande byggnader.



När vi paddlade i Varvsstaden Upptäckte vi ett unikt rum under pirarna. Skalan på pelare och bjälkar är enorm och vi såg en möjlighet att tillgängliggöra platsen. I gestaltningsförslaget resulterade det i insiktsplatsen, en konstruktion i gallerdurk som löper under pirarna, som bara är tillgänglig när vattennivån inte står för högt.







# FÖRSLAGET

## IV

---

I följande del presenterar vi gestaltungsförslaget för vårt valda arbetsområde i Varvsstaden. Förslaget presenteras på planscher som kan läsas fristående från det övriga arbetet.



# HAMNOMRÅDE I OMVANDLING

- ett gestaltungs-förslag för Varvsstadens nya offentliga rum

## INTRODUKTION

Varvsstaden står inför en omfattande stadsomvandling när 19 hektar industriområde, tidigare inhägnat och avstängt för stadens medborgare, ska bli en integrerad stadsdel i det växande Malmö. Området för gestaltungs-förslaget består av en sammanhängande yta som kan vara tillgänglig under områdets hela utvecklingstid. Detta möjliggör för Malmö alla invånare att skapa en relation till Varvsstaden i ett tidigt skede vilket bidrar till en mer hållbar och jämlik stadsutveckling.

Huvuddelarna i förslaget består av ett nytt lager urban grönska vilket bidrar till att skapa mindre rumsligheter i den storskaliga industristrukturen som är en del av platsens ursprung. Grönskan kontrasterar mot den tidigare grå och hårdgjorda miljön, och binder även samman stadsdelen med omkringliggande gröna och blå strukturer. Som ett både lekfullt och pedagogiskt element får vattnet ta tillbaka sin plats i Varvsstaden. Vattnets dynamik och föränderlighet står i kontrast till den tidigare statiska och rationella struktur som varit dominerande. Materialiteten i området varierar mellan nya tillägg, bevarande och återanvändning av befintliga material. På så vis får Varvsstaden en unik identitet där nya krav på användning tillgodoses samtidigt som platsens historik blir läsbar för besökaren.

Resultatet av förslaget är ett antal grundelement vilka tillsammans bildar en palett som möjliggör en riklig variation i den tidigare monofunktionella miljön. Här möts historien och framtiden - både materiellt och immateriellt. Varvsstaden går från att vara en plats för industri till en plats för människor, där arkitektoniska, historiska och sociala kvaliteter vävs samman. Formspråket är enkelt men erbjuder en detaljrikedom i den lilla skalan.

## FÖRUTSÄTTNINGAR

**URSPRUNG:** Området för dagens Varvsstaden är beläget långt utanför den historiska kustlinjen. Mänsklig påverkan genom utfyllnader för industrin har skapat en plats där människan satt sig över naturen.

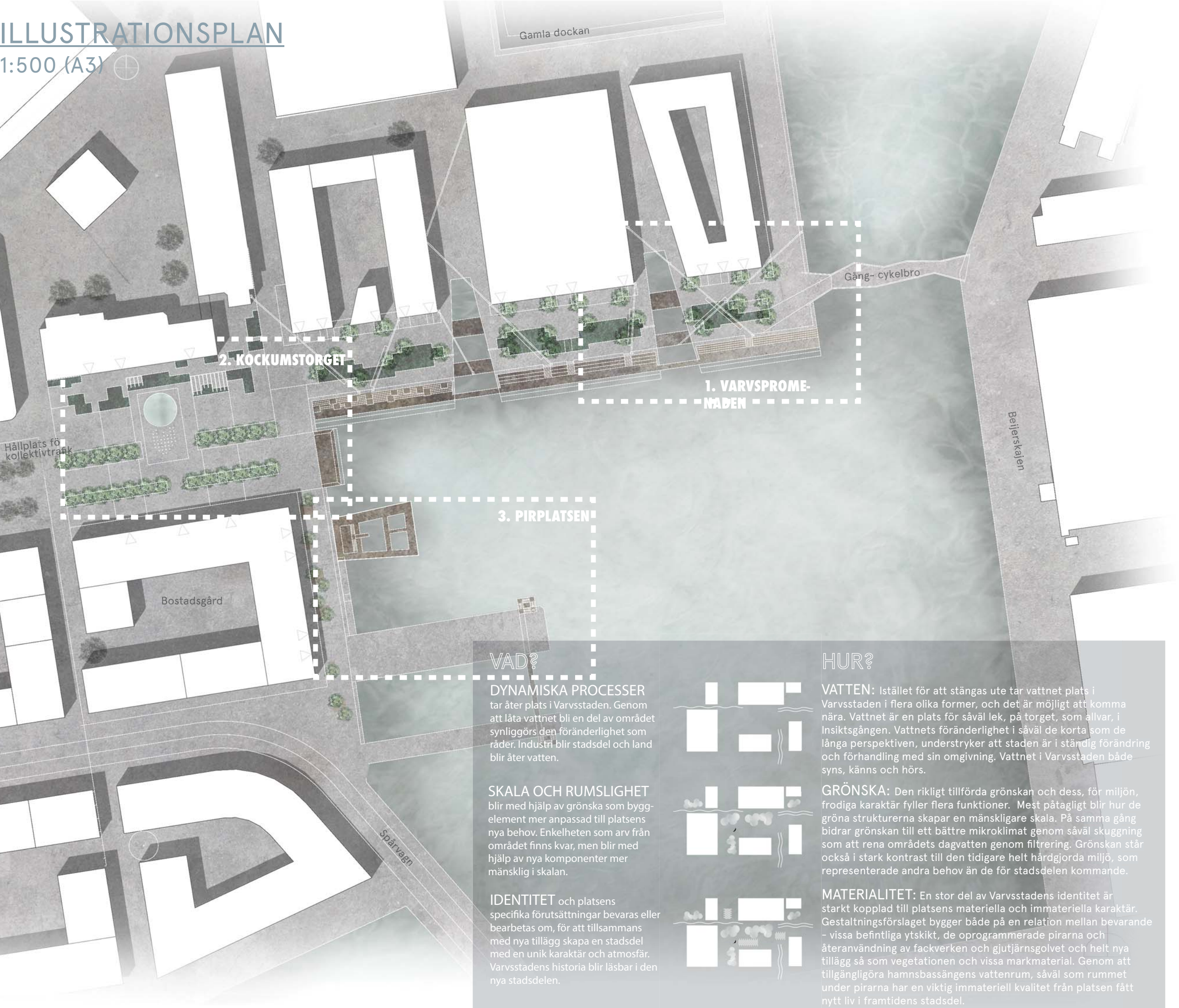
**I DAG:** Varvsstadens framväxt har skett rationellt och storskaligt då industrins behov fått styra. Det har resulterat i en plats med industriell skala och med odefinierad rumslighet.

**FRAMTID:** Visionerna för den nya stadsdelen är av blandstadskaraktär, med både verksamheter, boende och kontor. Många delar ska rivas och ersättas med nya kvarter.



# ILLUSTRATIONSPLAN

1:500 (A3)



## MALMÖ I SVERIGE

Malmö ligger i Skåne, i södra Sverige. Staden är och har alltid varit präglad av närheten till vattnet - från framväxten tack vare sillfiske till varvsindustrin och numera Öresundsregionen och de framtida utmaningarna med havsnivåhöjningar.

Malmö ligger inbäddat mellan havet i väster och åkerlandskapet i övriga väderstreck.



## VARVSSTADEN I MALMÖ

Från att tidigare ha legat i stadens utkanter är Varvsstaden nu en del av Västra Hamnen, ett stadsutvecklingsområde som exploaterats sedan början av 2000-talet.

Läget är centralt och området ligger strategiskt placerat med närhet till såväl stadskärnan som centralstationen och bostadsområden och turistattraktioner vid kusten.



## OMRÅDET VARVSSTADEN

Varvsstaden är ett industriområde som varit avstängt för utomstående sedan verksamhetens begynnelse. Området utgör i och med detta, och det omgivande vattnet, en stark barriär i staden.

Området består till stor del av stora, enkla byggnader och mellanrum, men även av äldre byggnation med vackra tegelfasader i de äldsta delarna.



## VAD?

### DYNAMISKA PROCESSER

tar åter plats i Varvsstaden. Genom att låta vattnet bli en del av området synliggörs den föränderlighet som råder. Industri blir stadsdel och land blir åter vatten.

### SKALA OCH RUMSLIGHET

blir med hjälp av grönska som bygg-element mer anpassad till platsens nya behov. Enkelheten som arv från området finns kvar, men blir med hjälp av nya komponenter mer mänsklig i skalan.

**IDENTITET** och platsens specifika förutsättningar bevaras eller bearbetas om, för att tillsammans med nya tillägg skapa en stadsdel med en unik karaktär och atmosfär. Varvsstadens historia blir läsbar i den nya stadsdelen.

## HUR?

**VATTEN:** Istället för att stängas ute tar vattnet plats i Varvsstaden i flera olika former, och det är möjligt att komma nära. Vattnet är en plats för såväl lek, på torget, som allvar, i Insiktsgången. Vattnets föränderlighet i såväl de korta som de långa perspektiven, understryker att staden är i ständig förändring och förhandling med sin omgivning. Vattnet i Varvsstaden både syns, känns och hörs.

**GRÖNSKA:** Den rikligt tillförda grönskan och dess, för miljön, frodiga karaktär fyller flera funktioner. Mest påtagligt blir hur de gröna strukturerna skapar en mänskligare skala. På samma gång bidrar grönskan till ett bättre mikroklimat genom såväl skuggning som att rena områdets dagvatten genom filtrering. Grönskan står också i stark kontrast till den tidigare helt hårdgjorda miljö, som representerade andra behov än de för stadsdelen kommande.

**MATERIALITET:** En stor del av Varvsstadens identitet är starkt kopplad till platsens materiella och immateriella karaktär. Gestaltungsförslaget bygger både på en relation mellan bevarande - vissa befintliga ytskikt, de oprogrammerade pirarna och återanvändning av fackverken och gjutjärnsgolvet och helt nya tillägg så som vegetationen och vissa markmaterial. Genom att tillgängliggöra hamnsbassängens vattenrum, såväl som rummet under pirarna har en viktig immateriell kvalitet från platsen fått nytt liv i framtidens stadsdel.



1. VARVSPROMENADEN

Den nya bron från Beijerskajen välkomnar dig in i Varvsstaden. Kajstråket tillgängliggör och framhäver det unika vattenrummet vars like inte finns någon annan stans i Malmö. Närmst husen surrar det vardagliga livet – kontorsarbetaren köper sin lunch på ett café, kvartersbutiken sätter ut dagens skylt och några pendlare kommer cyklades mot spårvagnen. Längs vattnet kan man strosa i ett lugnare tempo och slå sig ned på soltrapporna en stund med en kaffe i handen. Här finns också gott om sittplatser i skuggan tack vare de väl tilltagna planteringarna längs med hela stråket.



**RÖRELSE LÄNGS VATTEN**  
Varvspromenaden löper längs med kajen i Varvsstaden och kopplar samman Beijerskajen i nordöst med Citadellfogen i sydväst. Den bildar ett rekreativt stråk längs med vattnet som erbjuder Malmöborna en ökad tillgänglighet till vattenrummet. Ena sidan öppnar sig mot havet och andra sidan har stöd i ryggen av de generösa planteringarna. Här finns möjlighet att sitta i både sol och skugga på den för området unika Varvsstadenbänken som har en stomme av återanvänt tegel från platsen. Markmaterialet består av både nya granithållar och befintlig asfalt. Asfalten behålls längs promenaden mellan byggnaderna och planteringarna.



**VATTEN**  
I en miljö helt konstruerad av människans genom utfyllnadsmassor i havet, får vattnet åter ta plats. Två gatt letar sig in mot gränderna vid Varvspromenaden och synliggör den föränderlighet som havet besitter. Botten i de två gatten lutar och vattenståndet varierar därmed extra tydligt beroende på vattenståndet. I de grundaste delarna längst från havet får salttålig vegetation etablera sig och bidra till gradienten mellan hav och land och vått och torrt.



**URBAN VÅTMARK**  
Växtligheten på platsen utmanar konceptet 'urban/ industriell grönska'. De tre stora planteringsytorna längs med stråket fyller flera funktioner – bland annat ett bättre mikroklimat genom att erbjuda vindreducering, skugga och lägre temperatur. Grönyttorna är dessutom recipienter för avrinningen i området. Uppbyggnaden möjliggör rening av dagvattnet innan det når slutrecipienten – hamnbassängen, vilket bidrar till bättre vattenkvalitet i varvssbassängen på sikt. Planteringarna är konstruerade med spånger som löper över dem vilket skapar smitvägar för alla, men främst en lekfull miljö för barn i innerstadsmiljö. Växtmaterialet är anpassat efter ståndorten och tål både torka, värme och att tidvis stå i vatten. Här för grönskan ta plats och representera det organiska och föränderliga i en striktare, organiserande ram.



**FACKVERK**  
De många fackverken inifrån hallarna som ska rivas i den sydvästra delen av Varvsstaden får nytt liv längs stråket. Från byggnaderna greppar de tag i Varvsstaden och sträcker sig över stråket, och imaginärt vidare ända till andra sidan. Höjden på fackverken bidrar till att ta ner skalan på platsen. Fackverken kan även användas för belysning, lek eller som stöd för klätterväxter. På andra sidan bassängen där fackverken hypotetiskt sett skulle landat, finns små metallbrickor som berättar en kort historia från Kockums industrier. Fackverken målas i samma turkosa som Klaffbron.



**SHARED SPACE**  
I Varvsstaden prioriteras fotgängaren över bilen. Längs med stråket, mellan byggnaderna och kajpromenaden sker angöring för service-, leverans- och säkerhetsfordon trots att övrig biltrafik är förbjuden. Denna angöring sker i ett så kallat shared space. Den rumsliga variationen som främst uppstår tack vare planteringarna, bidrar till att ta ner hastigheten liksom överfarterna över gatten som kräver låg hastighet. Tre meter ut från fasaderna är markmaterialet avvikande för att ge plats för, och stötta de aktiviteter som sträcker sig ut från livet på insidan av byggnaderna.



**SOLTRAPPOR**  
Ett 150 m långt trädäck löper längs kajen och erbjuder ett av de bästa sollägena i Malmö. Tre sektioner med olika stegbredd- och höjd skapar variation inom det sammanhängande elementet – trappan. De tre olika sektionerna är kopplade till de tre olika hushöjderna längs med stråket och skapar på så vis en helhet och en spännande topografi. Trappornas stomme av betong är klädd med azobé som är behagligt att sitta på och som tål det utsatta läget vid vattnet.

Planteringarna hämtar inspiration från den naturliga våtmarken och inne i planteringarna finns möjlighet för barnen att röra sig längs alternativa vägar vilket skapar en variationsrik miljö. Vattnet är ständigt närvarande längs vägen, inte bara genom öppenheten mot havet utan även genom de så kallade *gatten*, som tränger sig in i Varvsstaden och visar på föränderlighet genom att synliggöra processen med en varierande havsnivå. De är både vackra och pedagogiska. Taket längs Varvspromenaden utgörs av återbrukade gamla stålkonstruktioner, fackverk, från de gamla industribyggnaderna.

PLATSENS MATERIALITET



Fackverk från varvsindustrins gamla byggnader återanvänds och blir ett mångfunktionellt tak över Varvspromenaden. Taket blir både en ny funktion samt något som påminner om det som platsen varit.



Längs promenadstråket ut mot vattnet läggs ny granit i fallande längder då kajen ska breddas med två meter ut i hamnbassängen. Graniten blir ett tillägg som tillför en stadsmässig karaktär. I stadsmiljöprogrammet för Västra hamnen förespråkas granit i kustmiljöer. Graniten ska vara svensk och i grå ton.



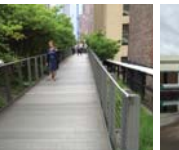
Soltrapporna längs Varvsspromenaden är konstruerade i en stomme av betong med beklädnad av Azobéträ vilket är ett motståndskraftigt träslag som förespråkas av stadsmiljöprogrammet för Västra hamnen. Träytan skapar ett underlag som är behagligt att sitta och ligga på.



Utmed fasaderna läggs en mindre, kvadratisk betongsten. Denna ytan indikerar den zon som är kopplad till byggnadernas aktiviteter, så som uteserveringar eller handel. Betongstenen talar till den industriella karaktären samtidigt som dimensionen är en av en mer detaljerad skala.



För att bevara material som bidrar till områdets unika karaktär återanvänds delar av teglet från byggnader som rivs. De gamla teglet används i de nya sittmurarna och bänkarna längst stråket och torget som även dem får en sittyta av Azobéträ.



För att skapa en visuell kontakt med vattnet är broarna över gatten konstruerade av gallerdurk. Gallerdurk är ett tåligt material som står sig i det kustnära läget och knyter an till den industriella känslan på platsen.

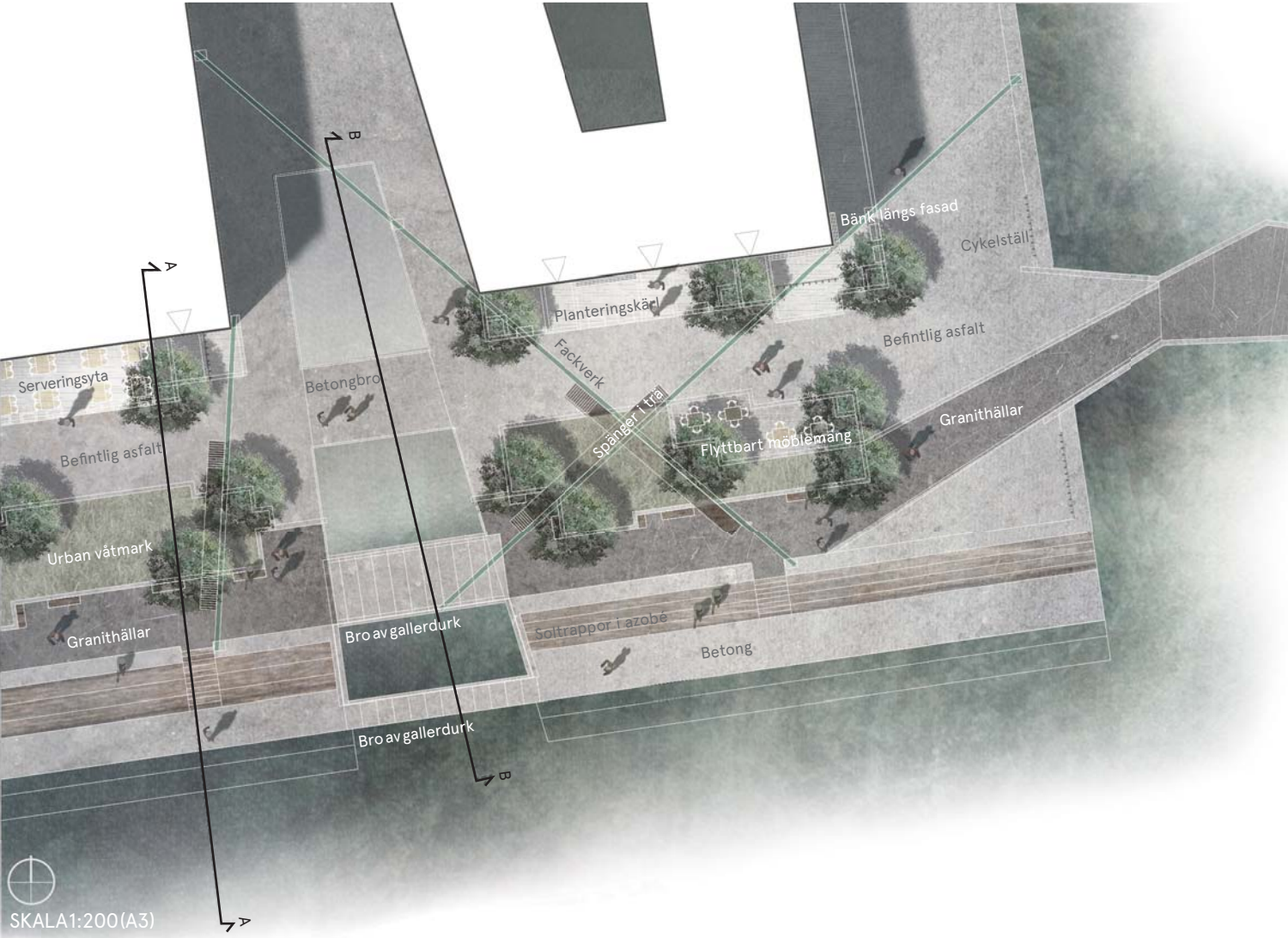
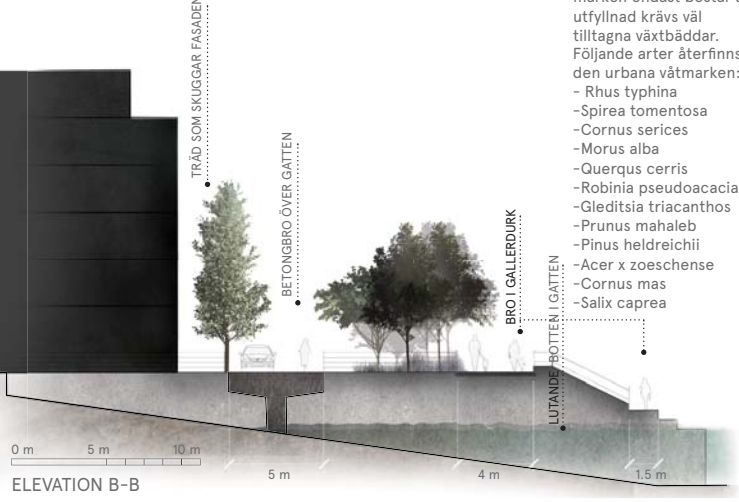
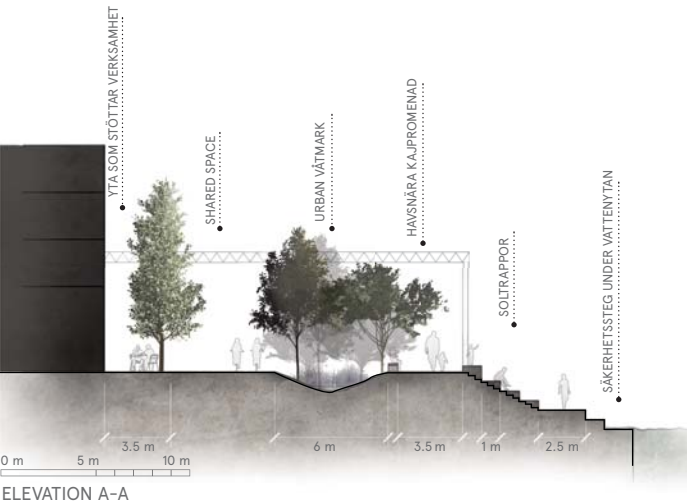


Den befintliga asfaltsbeläggningen längs kajen behålls då denna är fullt duglig för framtidens behov. Detta bidrar till att markbeläggningen skapar ett lapptäcke av gamla och nya material som visar på platsens olika tidslager.



I den urbana våtmarken är sammansättningen i de tre växtbäddarna olika för att skapa en varierad upplevelse längs stråket. Växterna klarar av att stå i vatten under kortare perioder, dock planteras de större träden närmre kanterna där det är torrare. Ståndorten är solig och torr men under regniga perioder kan vatten bli stående i planteringarnas mitt. Då marken endast består av utfyllnad krävs väl tilltagna växtbäddar. Följande arter återfinns i den urbana våtmarken:

- Rhus typhina
- Spirea tomentosa
- Cornus serices
- Morus alba
- Quercus cerris
- Robinia pseudoacacia
- Gleditsia triacanthos
- Prunus mahaleb
- Pinus heldreichii
- Acer x zoeschense
- Cornus mas
- Salix caprea

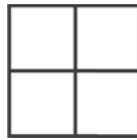


Vy från första gattet i västlig riktning



# 2. KOCKUMSTORGET

Kockumstorget utgör kärnan i Varvsstadens publika rum. Platsen har en tydlig riktning mot havet där trädraderna skapar en rumslighet samtidigt som de öppnar upp mot vattnet. Torget utgörs av större och öppnare ytor i söder. Här finns ytor och rymd samt en tolkning av den klassiska fontänen. I torgets norra delar övergår de strikta trädraderna i det mustiga brynet som har en frodig och tät vegetation. Inne i brynet finns de små omhulande gröna rummen. En lång sittmur löper längs brynets södra långsida, där man kan sitta och blicka ut över torget med brynet i ryggen. De öppna och slutna rummen på torget ger spänning och kontrast till platsen.

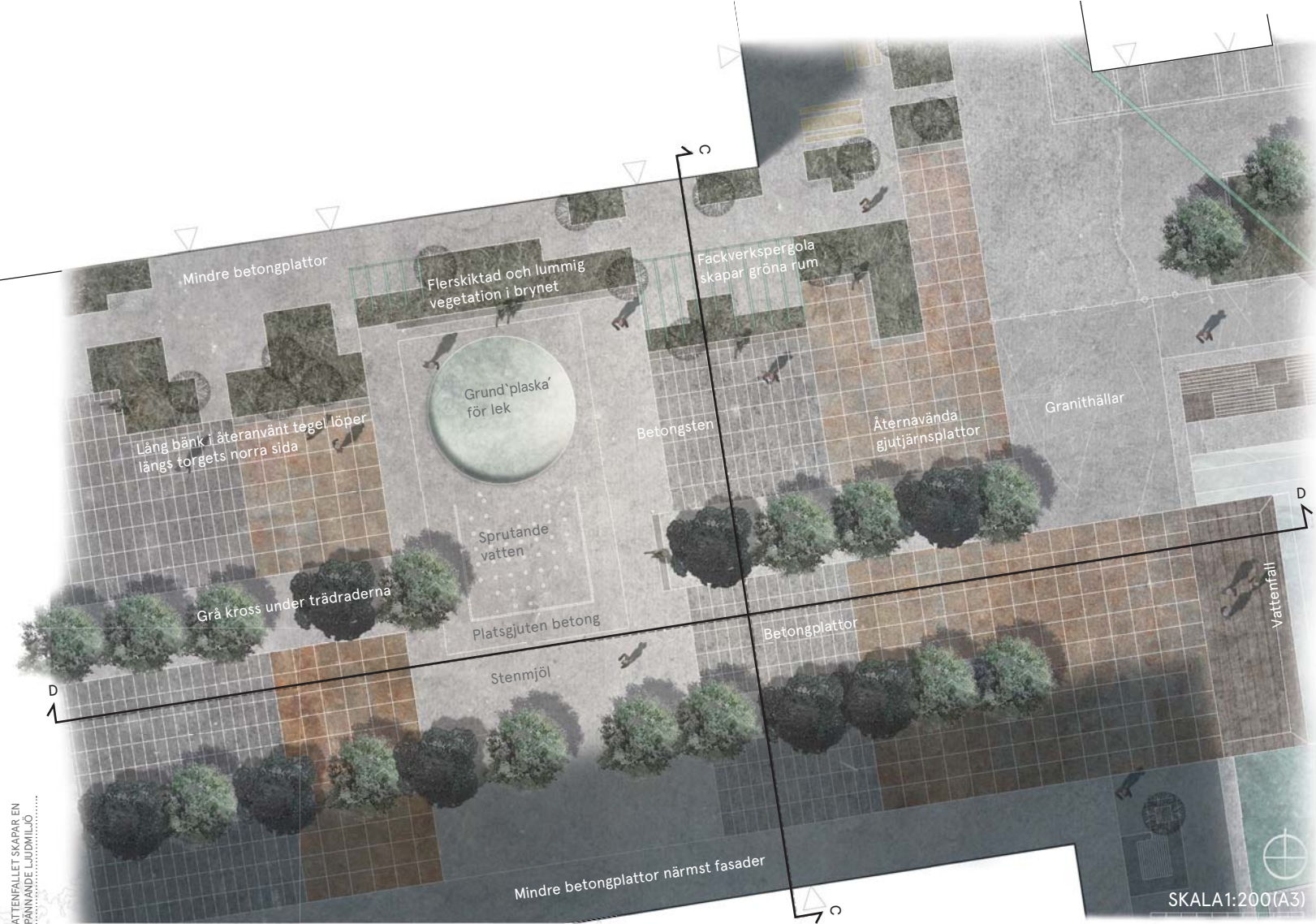
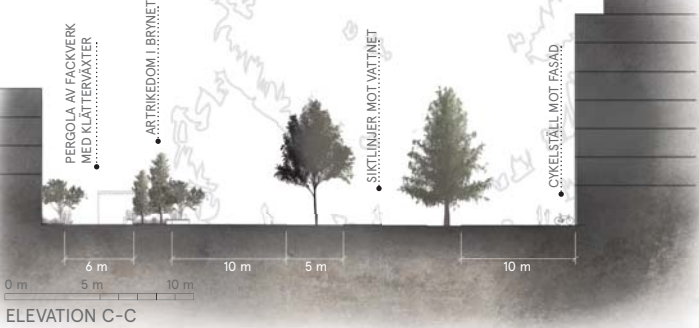


**BRYNET**  
Brynet är en alternativ rörelse som sträcker sig över torget genom en sekvens av mindre rum. Vegetationen är tät med en hög artrikedom. Växtligheten är flerskiktad och består av mindre flerstammiga träd, lägre buskar och marktäckare. De mindre platserna i brynet erbjuder en avkopplande miljö att vistas i. Här kan man sitta ostört och ta en paus från arbetsdagen, äta sin lunchlåda i lugn och ro eller läsa en bok. Från Brynet finns små utblickar ut mot de öppna ytor på torget vilket skapar en spänning och nyfikenhet mellan platserna. De turkosa fackverken återfinns på vissa platser i Brynet och skapar ett tak där växter får slingra sig upp. På andra ställen hänger det rep från bjälkarna som kan fungera som lekredskap.

**VATTNET**  
På torgets mitt finns en större platsgjuten betongyta med ett sprutande vattenelement samt en grund plaskdamm. Vattnet får komma in på torget under kontrollerade former och blir här ett lekfullt inslag som bidrar till en direkt vattenkontakt och en plats att samlas runt. Runt plaskan och det sprutande vattnet platsgjuts en slät betongyta som gör underlaget behagligt att springa på samt håller gruset borta från vattenanordningarna. Från balkongen, där torget möter havet i öster rinner ett vattenfall ned i hamnbassängen, som med sitt flöde skapar ett behagligt brus.

**TRÄDRADERNA**  
De strikta trädraderna på torget förstärker riktningen mot vattnet och underlättar för rörelsen mot trafiknoden som är placerad bortom torgets västra delar. Träden står i ett genomsläppligt grövre grus som bidrar till en industriell karaktär. För att underlätta rörelsen tvärs över torget finns det smitvägar genom trädraderna. Striktheten i trädradernas utformning kontrasteras av artvalen och det är i dessa som en detaljrikedom återfinns. Planteringarna utmanar den klassiska trädraden genom växtvalet som står för en variation och ett nytänkande kring den homogena allén. Nya spännande stadstråd återfinns bland artvalen.

**GOLVET**  
En viktig karaktär på torget kommer från de återbrukade gjutjärnsplattorna. I de gamla hallarna användes plattorna som golv, vilket nu får flytta ut till en central plats i Varvsstaden. Dessa ger torget en unik prägel och vittnar om den tidigare verksamheten på platsen. I plattorna, som mäter 1,5x1,5 meter, finns små hål där belysningsdioder placeras under delar av ytan. Gjutjärnsplattorna korsar kajpromenaden och förlänger torget som sträcker sig sedan vidare ut över vattnet där det bildar en balkong. De stora betongplattorna av industriell karaktär tar upp järngolvets riktning och skapar ett lugn. Betongplattorna har en mjuk yta som tydliggör att detta är ett nytt tillägg till platsen. För att skapa en mjukare känsla är de centrala delarna av torget täckt av stenmjöl. Brynets golv består av samma, betongstenar som ligger på ytor utmed fasaderna längs Varvspromenaden. Betongstenarna passar väl in i den småskaliga karaktär som återfinns i brynzonen.



## PLATSENS MATERIALITET



Golv i brynet utgörs av samma kvadratiske betongsten som vid fasaderna längs Varvspromenaden. Betongstenen är både industriell i sin karaktär, men ger även en detaljrikedom tack vare skalan.



Från balkongen som sträcker sig ut över hamnbassängen i torgets östra del skapas ett vattnelement i form av ett vattenfall. Bruset av vatten skapar en spännande ljudmiljö på platsen.



Plaskan på torgets mitt är ett element som inbjuder till lek. Vid andra tillfällen skapar vattensamlingen en stillsam vattenspegel.



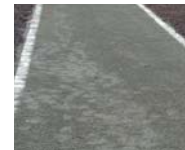
Det sprutande vattnet är en annan vattenkaraktär på torget. Vattnet som spritter blir ett överraskande inslag då vattenstrålarna varierar i höjd. Runt vattenleken platsgjuts en slät betongruta för att skapa ett slätt golv att springa på samt undvika stenmjöl i vattenanordningarna.



Under trädraderna på torget läggs grå kross i fraktion 8-16. På områden där det är tänkt att man ska röra sig över trädraderna läggs kvadratiske betongstenar mellan vilka gräs planteras.



Gjutjärnsplattorna som återbrukas från de gamla varvshallarna ger torget en unik karaktär. Små ljusdioder monteras i plattornas hål på valda platser vilket skapar ett behagligt mjukt sken från torgets golv under de mörka månaderna av året.



Mörkgrått stenmjöl utgör golvet i torgets centrala delar. Stenmjölsytan tar upp den industriella och mer ruffiga karaktären i området och skapar ett lättframkomligt golv som samtidigt ger en möjlighet för interaktion.



Stora plattor som gjuts på plats av slät betong skapar en mjuk och lättframkomlig yta. De stora betongplattorna utgör ett enkelt och lugnt golv som låter gjutjärnsplattorna framträda som huvudspelare på torgets golv. Plattorna är 1,5x0,75 m.

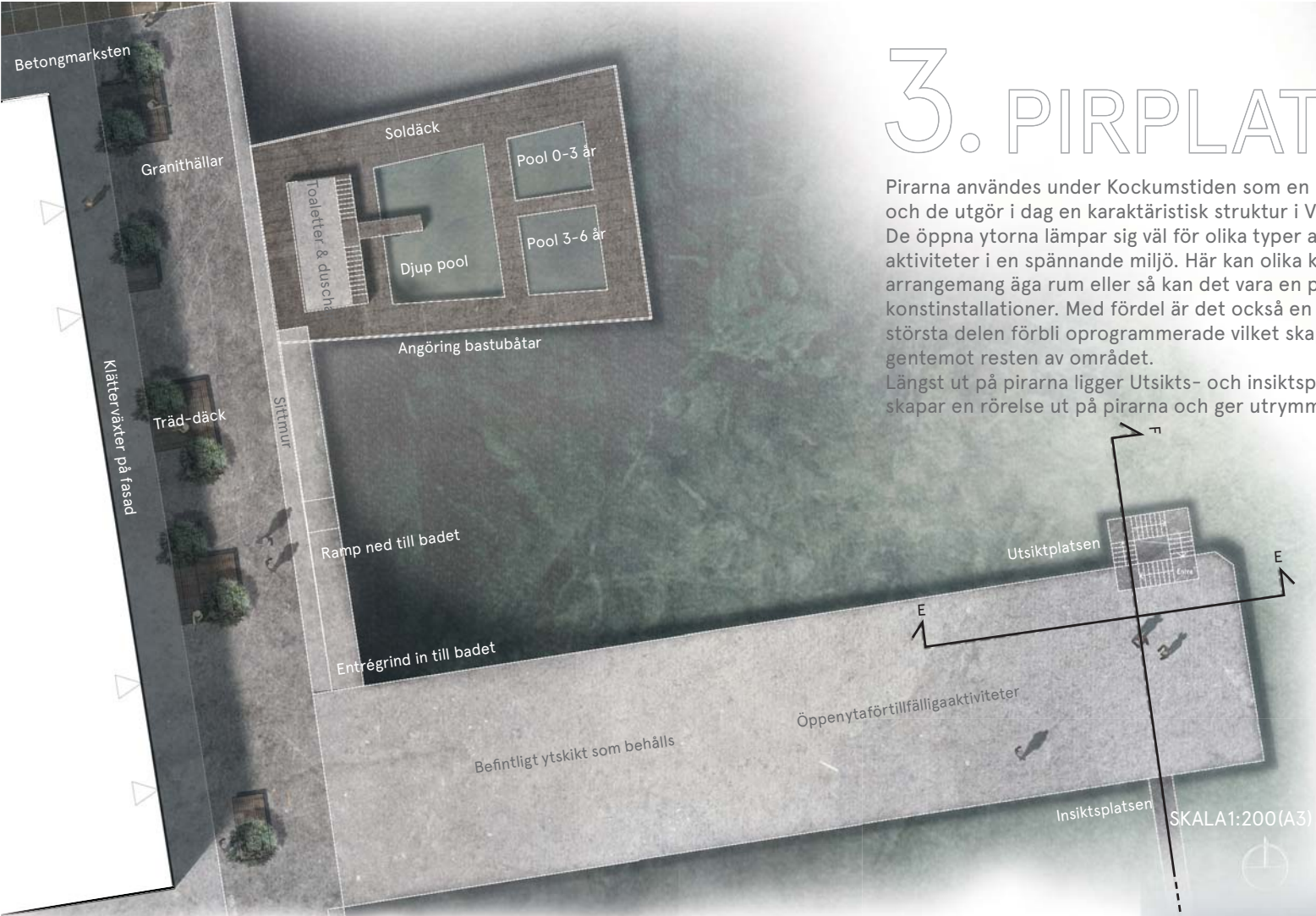


Vid trädraderna på torget är ståndorten skuggig och eventuellt blåsig. Exempel på arter är:  
-Acer tatarica  
-Amelanchier spicata  
-Cornus mas  
-Crataegus monogyna  
-Ostrya carpinifolia  
-Picea sitchensis  
-Abies alba  
-Picea omorika  
-Pinus ponderosa  
-Prunus mahaleb  
-Cornus mas  
-Thuja plicata



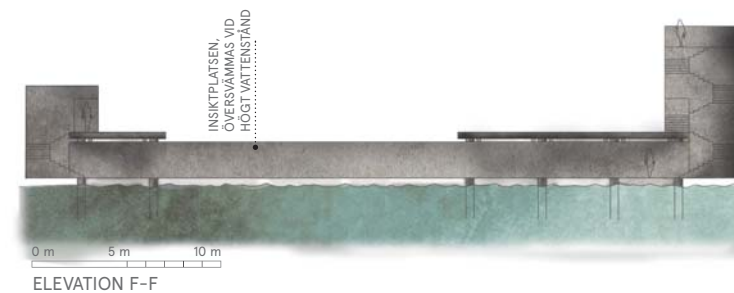
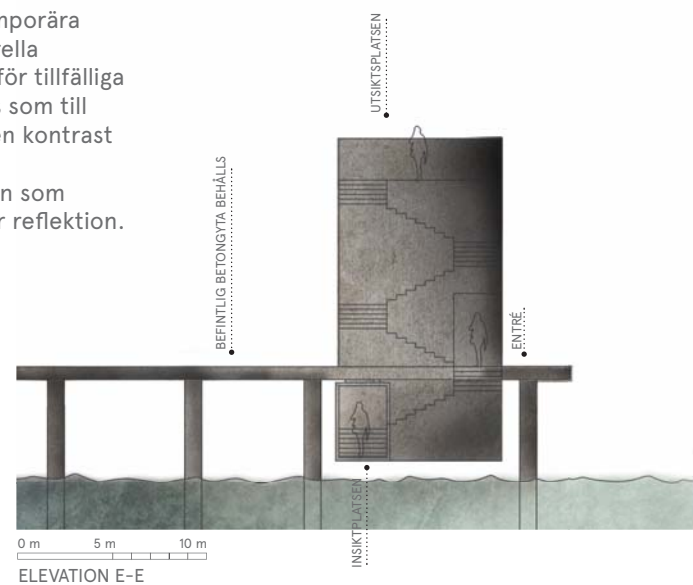
I Brynet eftersträvas en lummig växtlighet med en hög detaljrikedom av naturlig karaktär. Planteringarna domineras av buskar och flerstammiga träd som inte överstiger en höjd på 8 meter. Ståndorten är solig med vandrande skugga och en del vind. Exempel på arter är:  
-Abies pinsapo  
-Cornus colurna  
-Fraxinus ornus  
-Morus alba  
-Pinus heldreichii





# 3. PIRPLATSEN

Pirarna användes under Kockumstiden som en lift för U-båtar och de utgör i dag en karaktäristisk struktur i Varvsstaden. De öppna ytorna lämpar sig väl för olika typer av temporära aktiviteter i en spännande miljö. Här kan olika kulturella arrangemang äga rum eller så kan det vara en plats för tillfälliga konstinstallationer. Med fördel är det också en plats som till största delen förbli oprogrammerade vilket skapar en kontrast gentemot resten av området. Längst ut på pirarna ligger Utsikts- och insiktsplatsen som skapar en rörelse ut på pirarna och ger utrymme för reflektion.



**VARVSBADET:** Det urbana badet lockar fler än bara varvsstadsbon till Varvsstaden. Varvsbadet blir ett komplement till de befintliga baden i staden med sitt urbana läge och sina uppvärmda bassänger, vilket skapar förutsättningar för nyttjande under en längre period av året. Då det sker en ökning av antalet barnfamiljer som väljer att bo kvar i staden ser vi ett behov av ett bad som är väl lämpat för barn och unga. Badet präglas därför av en lekfull miljö med tre pooler med olika djup för att passa barn i alla åldrar. Badet är byggt på en flöte och anpassar sig efter havsnivån. Konstruktionen medför att badet lätt går att flytta eller ta bort. På grund av den dåliga vattenkvaliteten i hamnbassängen cirkulerar vattnet i badets pooler i slutna system. I anslutning till badet finns små bastufloattar som går att hyra för mindre sällskap. På strategiska platser i Varvsbassängen finns enklare angöringsplatser för basufloattarna utmed kajkanten vilket gör att det alltid finns en bra plats att förankra sin flöte på.

**TRÄDDÄCKEN:** De upphöjda Träddäcken utgör ett lekfullt element längs Pirplatsen och skapar platser att slå sig ner och vistas på. Träddäcken tar upp de oregelbundna, kantiga formerna från de öst västliga delarna av Varvspromenaden och ordnar rummet genom att skapa ett stöd i ryggen för stråket som fortsätter vidare i nordvästlig riktning längs vattnet. I Träddäcken, som består av azobéträ står flerstammiga mindre träd som ger ett grönt inslag på platsen. Här kan man sitta både i skugga och sol under trädskronorna. En del av Träddäcken har en upphöjning i mitten vilket skapar en topografi längs stråket. Grönskan förstärks av de klättrande växterna som täcker delar av fasaden i bakgrunden.

**PIRARNA:** Pirarna som under Kockumstiden användes som en lift för U-båtar utgör i dag en karaktäristisk struktur i Varvsstaden och de öppna ytorna lämpar sig väl för olika typer av temporära aktiviteter i en spännande miljö. Här kan olika kulturella arrangemang äga rum eller så kan det vara en plats för tillfälliga installationer. Längst ut på pirarna ligger Utsikts- och insiktsplatsen som bidrar till att skapa en rörelse ut på pirarna.

**INSIKTS- OCH UTSIKTSPLATSEN:** Konstruktionen består av två torn på vardera pir. I det ena tornen kan man gå upp för trappor som leder till utsiktsplatsen, en öppen avsats från vilken man har utsikt över Varvssbassängen. Man kan även gå ner för trapporna till insiktsplatsen som är en smal passage under pirarna vilken förankrar dem med varandra. Insiktsplatsen exponerar ett dolt vattenrum under pirarna som står i kontrast till utsiktsplatsens öppna rum. Här kommer man i kontakt med Varvsstadens dolda industrilandskap i och med de massiva pålarna som bär upp pirarna. Insiktsgången blir ett spännande sätt att röra sig väldigt nära över vattnet och är en väg som inte går att välja om vattenståndet är för högt. Detta är ett sätt att medvetandegöra vattnets processer och skapa insikt om konsekvenserna.

## PLATSENS MATERIALITET



Konstruktionen i Utsikts- och insiktsgången har en stomme av stålbjälkar som kläs med gallerduk. Bjälkarna förankas i pirarna.



Varmförzinkad gallerduk används till korgkonstruktionen vid Utsikts- och insiktsplatsen. Gallerduken är tålig och klarar av att stå i vatten kortare perioder.



Pirarna har en säregen karaktär och därför undviks större ingrepp. Det befintliga markmaterialet som övervägande utgörs av betong och asfalt behålls. I marken finns rester av järnvägsspår och spännande detaljer från varvstiden.



Träden i däckerna är flerstammiga och överstiger inte en höjd på 7 meter, för att ta ner skalan och anpassa den efter människorna som rör sig längs stråket. Exempel på arter är: -Cornus mas -Acer tatarica sp. ginnala -Morus alba



Träddäcken kontrueras i Azobéträd likt övriga trädetaljer i området. Azobéträ är ett motståndskraftigt träslag som förespråkas av stadsmiljöprogrammet för Västra hamnen. Träytan skapar ett underlag som är behagligt att sitta och ligga på.



Vy från ena piren mot entrén till utsikts- och insiktsplatsen





# REFLEKTION

V

---

I det följande avsnittet reflekterar vi över vårt gestaltningsförslag, vårt val av arbetsområde, vår skissprocess, val av teori, vårt samarbete samt val av metod och material.



## Om gestaltningsförslaget

Genom kajpromenaden skapas förutsättningar för rörelse utmed vattnet i Varvsstaden, och Varvsstadens koppling till omkringliggande områden stärks därmed. Kajpromenaden bryter även den barriär som området utgör i sydvästlig. Längs kajpromenaden finns möjlighet till rörelse i olika hastighet, där den som behöver ske i ett snabbare tempo är belägen närmast husfasaderna medan den långsamma rörelsen sker närmast vattnet.

Vårt gestaltningsförslag genererar nya platser vid vattnet för alla Malmöbor. Platserna blir tillägg nära stadens centrala delar, unika i den bemärkelse att de präglas av ett industriellt arv och en närhet till varvsbassängen som är ett vattenrum beläget i gränzonen mellan det öppna havet och Malmös kanalsystem. Den långa soltrappan längs varvsbassängen erbjuder en variation av platser och möjliggör att komma hela vägen ned till vattnet, vilket i dagsläget inte går i Varvsstaden.

Att både släppa in vattnet i Varvsstaden genom *'Gatten'* och samtidigt möjliggöra en rörelse över vattnet genom tillägget under pirarna ökar medvetenheten om vattnets föränderlighet samt den pågående havsnivåhöjningen, och fungerar på såvis som ett pedagogiskt inslag. Att skapa nya målpunkter i Varvsstaden ökar människors kännedom om platsen och gynnar en integration av området i staden. *'Insikts- och utsiktsplatsen'* blir ett intressant tillägg beläget längst ut på pirarna, väl synliga från andra sidan vattnet vilket skapar en nyfikenhet för området. *'Insikts- och utsiktsplatsen'* ingår i en första etapp av områdets utbyggnad för att skapa en målpunkt i Varvsstaden i ett tidigt skede. Utifrån samma perspektiv är även en tidig etablering av det urbana badet gynnsam. Vi tror att vårt förslag kommer verka för att etablera Varvsstaden som en ny plats i staden som är inbjudande för alla Malmöbor och tror att den tidiga etableringen av de offentliga ytorna blir en viktig drivkraft.

Genom tillägget av grönska i Varvsstaden anpassas platsen bland annat efter människans behov av gröna miljöer och bidrar samtidigt till ett mer hållbart stadsbyggande. Grönskan blir ett för platsen nytt tillägg där de förhållandevis rikliga gröna miljöerna, i form av den urbana våtmarken, kan ge en alternativ bild av hur urban grönska utformas. Att plantera många träd bidrar även till att ta ner skalan på platsen och anpassa den till mänskliga mått. Ur ett kritiskt perspektiv kräver vår gestaltning att det finns goda kunskaper om växtteknik för att de gröna miljöerna ska utvecklas på önskat vis, eftersom det är en väldigt utsatt ståndort i ett havsnära läge där marken enbart består av utfyllnadsmassor. Det kräver dels goda kunskaper om växtval men även att det finns kunskap om utförande i anläggningsskedet. Om de gröna miljöerna i vårt gestaltningsförslag skulle misslyckas påverkas upplevelsen av platsen negativt. Med hänsyn till detta kan den väl tilltagna grönskan vara ett känsligt inslag i vår gestaltning.

Ett av målen med examensarbetet var att göra ett gestaltningsförslag för en del av Varvsstaden med en ny identitet baserad på de befintliga värdena. Genom de metoder vi använde i analysarbetet har vi spenderat mycket tid i och omkring Varvsstaden, för att

undersöka olika aspekter av platsen. Dessa direkta upplevelser och registreringar har haft stor inverkan på gestaltningsförslaget. Ett exempel på det är möjligheten att komma ned i det vattenrum som utgörs av den inre hamnbassängen, vilket vi själva upptäckte under en kanottur. Med tanke på de stora förändringarna som platsen står inför med rivningar och nya funktioner, var det viktigt för oss lyfta fram arvet från platsens tidigare användning i de offentliga rummen. Det var dock viktigt att materialen eller objekten skulle tillskrivas nya funktioner för att inte bara fungera som relikter från en tid som varit. Exempelvis fungerar fackverken i förslaget både som en plats för belysning och grönska, men även rumsbildande i den storskaliga miljön. En svår balansgång har varit den mellan bevarande och nya tillägg. Vi resonerade mycket om vikten av kontraster och kom fram till att saker kan förstärkas genom införandet av dess motsats. Utifrån det ställningstagandet har vi hittat en bra balans mellan de ytor som var tvungna att programmeras och de som gick att behålla så som de är idag. Pirarna är ett bra exempel på det eftersom de dessutom, i sig själva, är en spännande struktur som väcker nyfikenhet hos besökare. Varvsstaden har genom vårt gestaltningsförslag fått en ny identitet jämfört med idag. Förslaget beaktar de värden och den identitet som platsen har idag, samtidigt som det rymmer nya målpunkter och användningsområden och de behov som därmed följer. Det kan diskuteras till vilken grad och utsträckning vi lyckats, men platsen så som vi läst och tolkat den har fått stort utrymme i det slutgiltiga gestaltningsförslaget.

## Om val av arbetsområde

Valet av plats för vårt gestaltningsförslag i Varvsstaden är ett strategiskt beslut då vi tror att det finns goda möjligheter att arbeta med sträckan längs vattnet i ett tidigt skede av områdets framväxt. Utifrån de fysiska förutsättningarna tror vi att det hade varit svårare att aktivera en plats i områdets centrala delar då stora områden under en lång period kommer utgöras av en byggarbetsplats. Detta kommer givetvis även påverka området kring varvsbassängen men eftersom det finns ett beslut att bevara kajens sträckning som den ser ut idag så menar vi att det finns bättre möjligheter att påbörja utvecklingen av området i denna riktning. Där finns också stora kvaliteter att bygga vidare på, bland annat i form av vattenrummet och byggnaderna runt omkring som ska bevaras. Vi tror även att detta område är minst känsligt för ett eventuellt scenario där exploateringen av Varvsstaden, som planeras ske över ett 30-årsperspektiv, bromsas in eller möjligen avstannar helt. Anledningen till detta antagande är att vi ser ett behov av ett stråk genom området redan idag och såldes tror att detta hade haft en gynnsam effekt på staden oberoende av om det byggs bostäder och kontor i Varvsstaden. Det bör dock nämnas i detta sammanhang att det finns delar i vår gestaltning som hade haft svårt att bäras upp utan stöd av de funktioner som planeras i det framtida Varvsstaden. Ett sådant exempel är Kockumstorget som till stor del kräver att det finns människor som bor och verkar i området. Ett annat exempel är stråket närmast fasaderna vars karaktär och funktion

bygger på att det finns verksamheter i bottenplan. Ur ett kritiskt perspektiv kan det vidare diskuteras vilka brukarna skulle vara i ett tidigt skede av exploateringen av området innan det byggts bostäder i området. Området omges idag till stor del av kontorsbyggnader och andra verksamheter som främst är kopplade till daglig aktivitet. Det kan därmed finnas en viss risk att de målpunkter vi skapar i Varvsstaden upplevs som ödsliga under kvällar och helger om det inte rör sig människor i området.

Valet av plats var under stora delar av vår arbetsprocess en öppen fråga då en av våra utgångspunkter var att vi ville förstå och ta in hela platsen innan vi avgränsade oss till ett visst område. I efterhand kan detta angreppssätt diskuteras då vi vid upprepade tillfällen under processen upplevde att vi hade väldigt svårt att just avgränsa oss, vilket gjorde att vi fick mindre tid att lägga på själva gestaltningen av det arbetsområde som vi slutligen bestämde oss för.

Vi hade väldigt höga ambitioner gällande de utmaningar som vi ville svara mot med vår gestaltning, vilket ledde till att vi vill 'lösa' väldigt mycket. I efterhand tror vi att det varit bättre att i ett tidigt skede avgränsa både det geografiska arbetsområdet men också vår valda frågeställning, vilket möjligen hade genererat i ett mer fokuserat gestaltungsförslag. Här bör dock påtalas att en av våra starkaste utgångspunkter för arbetet var att intuitivt och med ett öppet sinne ta oss an både platsen och gestaltungsarbetet.

## Om skissprocessen

Skissen har varit ett sätt för oss att undersöka, ställa frågor och pröva lösningar. Men vad är egentligen en skiss och att skissa? För oss har det handlat om att låta något växa fram och förändras längs vägen. Det har varit ett sätt att placera saker i en kontext, men även till oss själva. I vår yrkeskår talas det ofta om 'den kreativa processen', och inte sällan med en ton som antyder att det inte alltid är lätt.

Vårt skissarbete började med att försöka hitta relationer och samband mellan våra platser och den information vi filtrerat när vi och analyserade platsen. Skissandet blev ett sätt för oss att börja organisera och strukturera dessa samband. Vi var i det tidiga skedet väldigt påverkade av de strama och linjära strukturer vi upplevde på platsen men vi insåg snart att vi var ute efter att hitta en slags mjuka, organiska kvaliteter som inte stämde överens med den stramheten vi först utforskade. Som en kontrast till vårt inledande linjära formspråk undersökte vi alltså istället något annat. Vi hade en idé om att våra tillägg skulle vara synliga genom att kontrastera.

Skissprocessen är inte en linjär process utan något som utvecklas i förhållande till det som tidigare var, alltså en mer spiralformad process. Detta blev tydligt för oss när vi inte hittade rätt i de organiska formerna, utan sökte oss tillbaka mot det formspråk vi hade när vi började. För oss var det när vi arbetade med formen kopplad till skala och materialitet som vi kände att skissen och platsen hittade varandra. Skissarbetet ledde fram till en morfologi mellan de strikta och det organiska, där vi beslutade att de övergripande

strukturerna skulle vara det strika och raka med ett innehåll som var organiskt.

Vi har haft en tillåtande process under arbetet, där vad vi skulle göra varit öppet förutom att slutprodukten skulle vara ett gestaltungsförslag. Vi har testat bra såväl som dåliga idéer längs vägen, och en erfarenhet vi tar med oss är svårigheten att helt skaka av sig en idé. En föreställning om något man vill göra kan verkligen leva kvar länge, prövas på olika platser och i olika former.

Att beskriva hur vår gestaltning och vårt formspråk utvecklats har varit svårt. Det är viktigt att betona att det vi beskrivit som en linjär process snarare har växt fram nästan parallellt med varandra, men även framåt, bakåt och sidledes. Idéer har avfärdats och sedan kommit tillbaka i ny skepnad. Vår beskrivning är en förenkling av allt vi prövat och diskuterat.

Ett av målen för arbetet var att dokumentera, undersöka och reflektera över vår designprocess vilket vi gjort genom att beskriva den i arbetet. Eftersom det var ett uttalat mål har vi under hela processen skrivit loggbok, sparat skisser och fotograferat vad vi gjort. Att gå igenom detta och reflektera över samband och kopplingar har gett oss en större insikt i hur vi som landskapsarkitekter resonerar och arbetar.

## Om vald teori och valda utgångspunkter

En förutsättning som vi hade med oss från början var vårt val att förhålla oss till Malmö stads planer för området. Detta var ett val vi gjorde för att begränsa oss, med ambitionen att komma längre i vår gestaltning och för att efterlikna en vanlig arbetssituation som konsult åt en kommun. Vårt resonemang kring detta var att vi inte ville fastna i ett ifrågasättande av strategiska dokument utan istället fokusera på att generera ett gestaltungsförslag där vi hade möjlighet att gå ner i skala. En reflektion kring detta är att det i ett tidigt stadie kan ha genererat i att vi blev mindre visionära i vårt arbete och istället lade fokus på att göra ett förslag som matchade med stadens ambitioner gällande Varvsstaden. Detta kan också ses i ljuset av vår kreativitet som vi i vissa skeden av arbetet ansåg närdes av vi hade ramar att förhålla oss till. Vårt förslag hade dock med stor sannolikhet sett annorlunda ut om vi valt att bortse från Malmö stads planer.

Vi hade en ambition att vårt gestaltungsförslag skulle förhålla sig till de värden som idag finns på platsen, varför vi bland annat valde att studera Andrea Kahn samt Lisa Diedrichs teorier som båda berör platsspecifik design. Detta var grunden till att vi valde att göra en studieresa till Île de Nantes.

Det var positivt för oss när vi gjorde analysen av platsen, att vi studerat Diedrich's (2013) och Burns och Kahns' (2005) teorier då det gav oss verktyg som vi kunde tillämpa under vår analysfas. Vi upplevde att vi genom att läsa Burns och Kahn (2005) blev varse om platsens komplexitet och att vi genom att granska platsen utifrån dess area of influence, area of control och area of effect blev varse aspekter som påverkar platsen utanför dess fysiska gränser på ett helt annat vis än vi skulle uppmärksammat om vi inte hade haft dessa

teorier med oss. Det var också väldigt intressant att schemalägga de olika faktorerna och diskutera utifrån dem i vilken grad de påverkade platsen, samt vilka faktorer som var de som hade störst inverkan på platsen. Vi tror att detta gav oss insikter som blev viktiga för hur vi valde att förhålla oss till platsen.

På liknande vis som Burns och Kahn (2005) gav oss verktyg under vårt analysskede fann vi stort värde i att tillämpa Diedrich's (2013) teorier i sammanhanget. Dessa gjorde att vi under vår analys kunde granska olika aspekter utifrån Diedrich's (2013) metoder. Dessa belyser hur vi tolkat de fysiska aspekterna, de dynamiska aspekterna och de immateriella aspekterna av en plats och vilket samband det finns mellan dem och det slutgiltiga förslaget. Analysen förtydligade för oss hur vi förhöll oss till platsen under skissarbetet och vidare in i själva förslaget. På liknande vis som Burns och Kahn (2005) bidrog till att vi kunde titta på vår plats utifrån dess kontext och vilka faktorer som påverkade platsen gav Diedrich's (2013) teorier oss en djupare förståelse för vilka förutsättningar vi hade att förhålla oss till. Detta var aspekter som inte enbart var kopplade till platsens fysiska förutsättningar utan även kom att beröra processer och platsens immaterialitet. Ett exempel på detta är hur vi utifrån naturliga processer identifierade vattnet som en drivande process på platsen. I vår gestaltning genererade detta i en önskan om att lyfta fram och belysa vattnets processer, vilket fick form i bland annat *'Gatten'* och *'Insikts- och utsiktsplatsen'*. Vi blev påverkade av Diedrich's (2013) resonemang om platsspecifik gestaltning när hon belyste Chemetoffs projekt Île de Nantes och framhöll detta som ett föredömligt exempel, vilket var en stor anledning till att vi valde göra en studieresa dit. Vårt studiebesök i Nantes var givande utifrån många aspekter, men i efterhand upplever vi att den tydligaste effekten resan fick på vårt projekt var strävan efter en sparsamhet i våra tillägg och ett återbruk av befintliga material. I efterhand kan vi dock konstatera att våra ingrepp blev större än vad vi i ett första skede hade tänkt oss. Vi fortsatte ganska länge tro att vårt förslag i en större omfattning skulle landa i en gestaltning som byggde på betydligt mindre omfattande ingrepp i den befintliga strukturen. Ju längre arbetet gick desto fler material upptäckte vi att vi var tvungna att byta ut på grund av omständigheter som vi inte kunde rå över så som exempelvis kajpromenaden som behöver spantas om och husen som ska byggas vilket påverkar markbeläggningen i direkt anslutning till dem. Detta upplever vi dock inte som ett nederlag utan snarare som en erfarenhet av hur gestaltningen utvecklas under processen.

## Om samarbetet

En tid innan examensarbetet beslutade vi att arbeta tillsammans eftersom vi såg det som både givande och utmanande att vara två. Möjligheten att bolla idéer och få nya perspektiv är ovärderlig och vi tror att det bättre representerar det yrkesliv som väntar. Det ställer dock högre krav på kommunikationen och det är lätt det är att missförstå varandra. Vi har under denna tid insett skissens stora potential som kommunikationsmedel.

Det gemensamma arbetet har krävt ett stort mått av hänsyn. Vi har arbetat tätt ihop och det har krävt anpassning men också gett stöd och uppmuntran.

En viktig aspekt av att vi har arbetet tillsammans tror vi i efterhand har varit att vi under hela arbetets gång har varit tvungna att argumentera för våra ställningstagande och åsikter för varandra, vilket vi tror har resulterat i att vi tvingats ifrågasätta våra val på ett annat sätt än vad vi hade gjort om vi inte valt att arbeta tillsammans. Det bör dock i sammanhanget tilläggas att vi i ett tidigt skede av vårt projekt hade en tro om att vi, eftersom vi var två, skulle nå längre med vårt förslag än där vi slutligen landade. Att vi inte gjorde det tror vi beror på att vi var tvungna att lägga mycket tid på att kommunicera våra idéer för att båda skulle vara införstådda med vad vi gjorde samt vart vi var på väg

## Om metod och material

Då en del av examensarbetet utgjordes av att beskriva vår designprocess på ett transparent sätt var loggboken en viktig metod under arbetet. Möjligheten att gå tillbaka och läsa om våra tankar och idéer var av stor vikt när vi skulle beskriva vår skissprocess. Vi skrev separata loggböcker men samlade även ihop våra planer inför veckorna, det material vi producerade och våra tankar i slutet av veckan i en gemensam mapp. Tillsammans med loggböckerna ger det oss i efterhand en tydlig bild av vad vi gjort, när och vart arbetet lett oss. Att sätta ord på det vi tänkt och gjort har hjälpt oss att själva förstå det bättre.

Under det inledande analysarbetet använde vi oss av en mängd metoder, framför allt sådana vi på olika sätt stött på under utbildningen men även sådana som vi kom på själva. Skissandet ger en tydlig bild av vilka intryck som är starkast eftersom man gör en reduktion av verkligheten, där viktiga saker framhävs och mindre viktiga saker försvinner. Skisserna kan vara bra att studera i efterhand eftersom de bär på en djupare mening, men det kan också hjälpa med fotografier som är en mer direkt avbild av verkligheten. På det sättet har kameran varit värdefull som en hjälp att komma ihåg hur det såg ut.

Vi utförde också ett antal olika workshops med syfte att med mer praktiska och direkta metoder läsa och tolka platsen. Dessa har varit värdefulla eftersom de på många sätt kunnat visa på den komplexitet som en plats representerar. Exempel på detta är vår walkshop där flera parametrar, framför allt de immateriella egenskaperna på en plats, registrerades längs en sträcka. Vi tack vare kanotturen nya perspektiv på, och upptäckte nya rum i Varvsstaden, som inte varit möjliga från land. Denna typ av metoder blir subjektiva eftersom vi som personer och kroppar filtrerar och bearbetar upplevelsen som därmed präglar slutsatsen. De många metoderna har också tillsammans varit spännande då de täckt in en bredd av angreppssätt vilket underlättat för oss att tänka öppensinnat kring platsen och dess kvaliteter och relationella samband med sin omgivning. En svaghet i detta är att om andra personer utfört samma workshops får det med största sannolikhet lett till andra analyser. Samtidigt har det varit ett uttalat mål med examensarbetet att vi som personer velat undersöka hur just vår process ser ut och vad vi landar i för gestaltungsförslag.

För att förankra arbetet i samtida relevanta diskurser inom landskapsarkitektur valde vi att läsa litteratur som var relevant för att förståelsen av en plats och hur en gestaltning som utgår från platsens specifika kvaliteter kan te sig. Burns och Kahns' (2005) teorier om att se platsen vars påverkan och inverkan sträcker sig utanför dess fysiska gränser gav oss stöd i att se på Varvsstaden som en mer komplex plats än vad den kan verka vid första anblicken. Diedrich (2013) avhandling var av yttersta relevans då den behandlar hur just hamnområden kan omvandlas med stark lokal och geografisk förankring och på så vis undvika att bli generisk. Teorin gav oss stöd i hur vi kunde förhålla oss till våra analyser och på vilka sätt vi kunde värdera resultaten och integrera dem i gestaltningen.

Under skissandet arbetade vi på ett konventionellt sätt med skisspapper och penna, där vi i varierande skalor undersökte olika utmaningar för platsen. Vi använde oss även av skissmodeller under olika perioder vilket var ovärderligt för att undersöka form och skala. Möjligheten att omsätta 2D till 3D hjälpte oss att bättre förstå sammanhang och rumslighet. Arbetet slutbearbetning skedde i de digitala programmen AutoCAD, Adobe-suiten och Sketchup. För att understryka att detta examensarbete huvudsakligen utgår från ett gestaltningsförslag valde vi att presentera materialet på planscher, då detta är ett vanligt sätt att presentera på i vår bransch.

## Avslutande reflektion

Vår upplevelse av examensarbetet som helhet är mycket positiv. Processen har som utgångspunkt varit tillåtande och sökande.

Det har varit en utmaning men lärorikt att bena ut och förklara den process som examensarbetet inneburit. Vilket gjort det tydligare hur komplex designprocessen är och hur många beslut som tas i det undermedvetna. Eftersom det är många processer som löper parallellt har det varit svårt att hitta en form som gör det tydligt för en utomstående att ta del av.

Vårt mål var att göra ett gestaltningsförslag där Varvsstaden ges en ny identitet baserad på de befintliga värdena och att undersöka och reflektera över vår designprocess och det har vi gjort. Vi har också fått en fördjupad förståelse för hur vi som landskapsarkitekter arbetar i en gestaltningsprocess och även hur identiteten i ett hamnområde kan utvecklas och synliggöras.





# Referenslista

## Muntliga källor

Birk, Hanne (2015-11-12), Arkitekt, Varvsstaden AB, muntligt möte angående stadsutvecklingen i Varvsstaden.

Palmquist, Erik (2015-11-13). Miljökonsult, PQ Geoteknik och miljö AB, muntligt möte angående den geotekniska undersökning som utförts i Varvsstaden.

Swanberg, Anna (2015-23-11), Arkitekt, Stadsbyggnadskontorets planavdelning, Malmö stad, muntligt möte angående Varvsstadens utvecklingsplan.

Widell, Björn (2015-12-09), VD Kockums industrier, muntligt möte angående Kockums historia.

## Elektroniska källor

Île de Nantes, A project, tillgänglig via: <http://www.iledenantes.com/en/articles/104-l-adn-du-projet.html> [2016-03-09].

Malmö stad, Bo01, u.å, tillgänglig via: <http://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Utbyggnadsomraden/Vastra-Hamnen-/Planer-program--byggprojekt/Delomraden-i-Vastra-Hamnen/Bo01.html> [2016-05-31]

Malmö stad, Huvudnyheter januari, tillgänglig via: <http://malmo.se/Huvudnyheter/2017-01-20-Malmo-och-Sverige-vaxer-rekordsnabbt.html> [2017-05-12]

Malmö högskola, Om Malmö Högskola, tillgänglig via: <https://www.mah.se/Om-Malmo-hogskola/> [2016-03-06].

Malmö stad, Cykelstaden Malmö, u.å, tillgänglig via: <http://malmo.se/Kommun--politik/Studiebesok/Tema-Hallbar-stad/Tema-Mobilitet/Cykelstaden-Malmo.html> [2016-05-28].

Malmö Stad, Scaniaparken, u.å, tillgänglig via: <http://malmo.se/Kultur--fritid/Idrott--fritid/Natur--friluftsliv/Parker/Parker-A-O/Scaniaparken.html> [2016-05-24] .

Malmö stad, Cykelkarta, 2014, tillgänglig via: [http://malmo.se/download/18.5bb0a05f145db1bc43d87e4/1401880748850/Cykelkarta\\_Malmo\\_2014.pdf#search=%27cykelkarta+2014%2t](http://malmo.se/download/18.5bb0a05f145db1bc43d87e4/1401880748850/Cykelkarta_Malmo_2014.pdf#search=%27cykelkarta+2014%2t) [2016-05-28].

Malmö Stad, Detaljplan 5175, 2012, tillgänglig via: <http://malmo.se/download/18.a13b8a215b9c0c8d416050e/1493391423071/Dp+5175+Planbeskrivning.pdf> [2016-02-12]

Malmö Stad, Kungsparken, u.å, tillgänglig via: <http://malmo.se/Kultur--fritid/Idrott--fritid/Natur--friluftsliv/Parker/Parker-A-O/Kungsparken.html> [2016-05-24].

Malmö stad, Sundspromenaden, u.å, tillgänglig via: <http://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Utbbyggnadsomraden/Vastra-Hamnen-/Utemiljoer--parker/Bad--och-uteaktiviteter-i-Vastra-Hamnen/Sundspromenaden.html> [2016-06-01].

Media evolution city, Om oss, tillgänglig via: <http://www.mediaevolutioncity.se/om-mec/>. [2016-03-10]

Boverket, Rätt tätt – en idéskrift om förtätning av städer och orter, 2016, tillgänglig via: <http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2016/ratt-tatt-en-ideskraft-om-fortatning-av-stader-orter.pdf> [2016-03-10]

SCB (2016-02-22), Folkmängd, tillgänglig via: [http://www.scb.se/sv\\_/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Befolkning/Befolkningens-sammansattning/Befolkningsstatistik/25788/25795/Topplistor-kommuner/228197/#](http://www.scb.se/sv_/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Befolkning/Befolkningens-sammansattning/Befolkningsstatistik/25788/25795/Topplistor-kommuner/228197/#). [2017-05-12]

Skate Malmö, Stapelbäddsparken, u.å, tillgänglig via: <http://skatemalmo.se/parks/stapelbaddsparken/> [2015-05-31]

Sveriges arkitekter, arkitekturpriser, 2015, tillgänglig via: <https://www.arkitekt.se/nominerade-till-kaspersalinpriset-2015/> [2016-05-31]

Wikipedia (2015-11-22), Citytunneln, tillgänglig via: <https://sv.wikipedia.org/wiki/Citytunneln> [2016-03-07]

Wikipedia, Gamla väster, 2015, tillgänglig via: [https://sv.wikipedia.org/wiki/Gamla\\_Väster](https://sv.wikipedia.org/wiki/Gamla_Väster) [2016-05-21]

Wikipedia (2015-12-04), Ile de Nantes, tillgänglig via: [https://en.wikipedia.org/wiki/%C3%8Ede\\_Nantes](https://en.wikipedia.org/wiki/%C3%8Ede_Nantes) [2016-03-07].

Wikipedia (2016-01-24), Kockums, tillgänglig via: <https://sv.wikipedia.org/wiki/Kockums> [2016-05-09].

Wikipedia (2015-12-31), Malmö Live, tillgänglig via: [https://sv.wikipedia.org/wiki/Malm%C3%B6\\_Live](https://sv.wikipedia.org/wiki/Malm%C3%B6_Live) [2016-03-10].

Wikipedia (2015-12-04), Refshaleøen, tillgänglig via: [https://en.wikipedia.org/wiki/Refshale%C3%B8en,\\_Copenhagen](https://en.wikipedia.org/wiki/Refshale%C3%B8en,_Copenhagen) [2016-03-02].

## Böcker och avhandlingar

Alsanius, B. Karlén, H. Lidström, V. och Wingren, C. (2015). Urbana nyanser av grönt. Alnarp: Movium SLU.

Birgerstam, P. (2000). Skapande handling: om idéernas födelse. Lund: Studentlitteratur

Diedrich, L. (2013) Translating harboursapes. Site-specific design approaches in contemporary European harbour transformation. Diss. Department of Geosciences and Natural Resource Management, University of Copenhagen, Frederiksberg.

Kahn, A. & Burns, C. (2005). Site Matters; design concepts, histories and strategies. New York: Routledge.

Wingren, C. (2009) En landskapsarkitekts konstnärliga praktik; Kunskapsutveckling via en självbiografisk studie. Diss. Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning, SLU, Alnarp.

## Examensarbeten

Helander, A och Hillinge, C. (2015). Malmös innersta ringväg : en vision för Centrumkanalernas framtida utveckling. Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning, SLU, Alnarp.

Möllerström, V. (2011). Malmös omvandling; från arbetarstad till kunskapsstad. Diss. Lunds Universitet, Lund

## Artiklar, rapporter och program

Malmö stad (2003). Grönplan för Malmö. Malmö.

Malmö Kulturmiljö (2007). Kulturhistorisk utredning, Varvsstaden; Kockumsområdet söder om Stora Varvgatan. Malmö.

Malmö stad (2009). Spårvagn i Malmö. Malmö.

Malmö stad (2009-2012). Cykelprogram för Malmö stad. Malmö.

Malmö stad (2010). Framtidens kollektivtrafik - strategi för genomförande. Malmö.

Malmö stad (2011). Planprogram Varvsstaden. Malmö.

Malmö stad (2013). Västra hamnen 2031; ett hållbart och gott liv för alla. Malmö.

Johansson, M och Schlyter, O. (2013). Byggnadsantikvarisk dokumentation - Malmö stora valskvarn. Malmö: Kulturarvsenheten (2013:012).

Malmö stad (2012-2014). Handlingsplan för klimatanpassning. Malmö

Malmö stad (2014). Översiktsplan för Malmö – planstrategi. Malmö.

Malmö stad (2014). Utvecklingsplan Varvsstaden. Malmö.

Malmö stad (2014) Program för utveckling av Malmös kanalrum. Malmö.

Malmö stad (2015). Översiktsplan för Nyhamnen - Fördjupning av översiktsplan för Malmö. Malmö.

## Bildkällor

Figurförteckning:

Figur 16: Bearbetad version publicerad med tillstånd av Anna Swanberg, Malmö Stad

Figur 17: Bearbetad version publicerad med tillstånd av Anna Swanberg, Malmö Stad

Alla övriga bilder, illustrationer, figurer, kollage och fotografier utan angiven upphovsman är skapade av Anna Nordahl och Ellen Arkander (2016) för detta examensarbete.





# BILAGA

---

I Bilagan redogör vi mer ingående för de arbetsmetoder vi använt i processen som är vårt examensarbete. Bilagan är uppdelad i avsnitt som motsvaras av de faser vi inledningsvis arbetade utifrån.





# Introduktion

Vi valde en utforskande och empirisk metod för vårt examensarbete. Vi tog stöd i texter och teorier från samtida landskapsarkitekter så som Andrea Kahn, Carol Burns och Lisa Diedrich för att få ett ramverk att förhålla oss till i relation till vår öppna och intuitiva arbetsmetod. De lyfter behovet av att se en plats i relation till både sin omgivning, sin framtid och sin historia. De understryker också vikten av att utgå från platsen så som den är idag, både utifrån fysiska strukturer, dynamiska processer och immateriella egenskaper, samt hur platsen påverkar och påverkas av sin omgivning. Målet med examensarbetet var att göra ett gestaltningsförslag samt att beskriva vägen till slutgiltigt förslag från början.

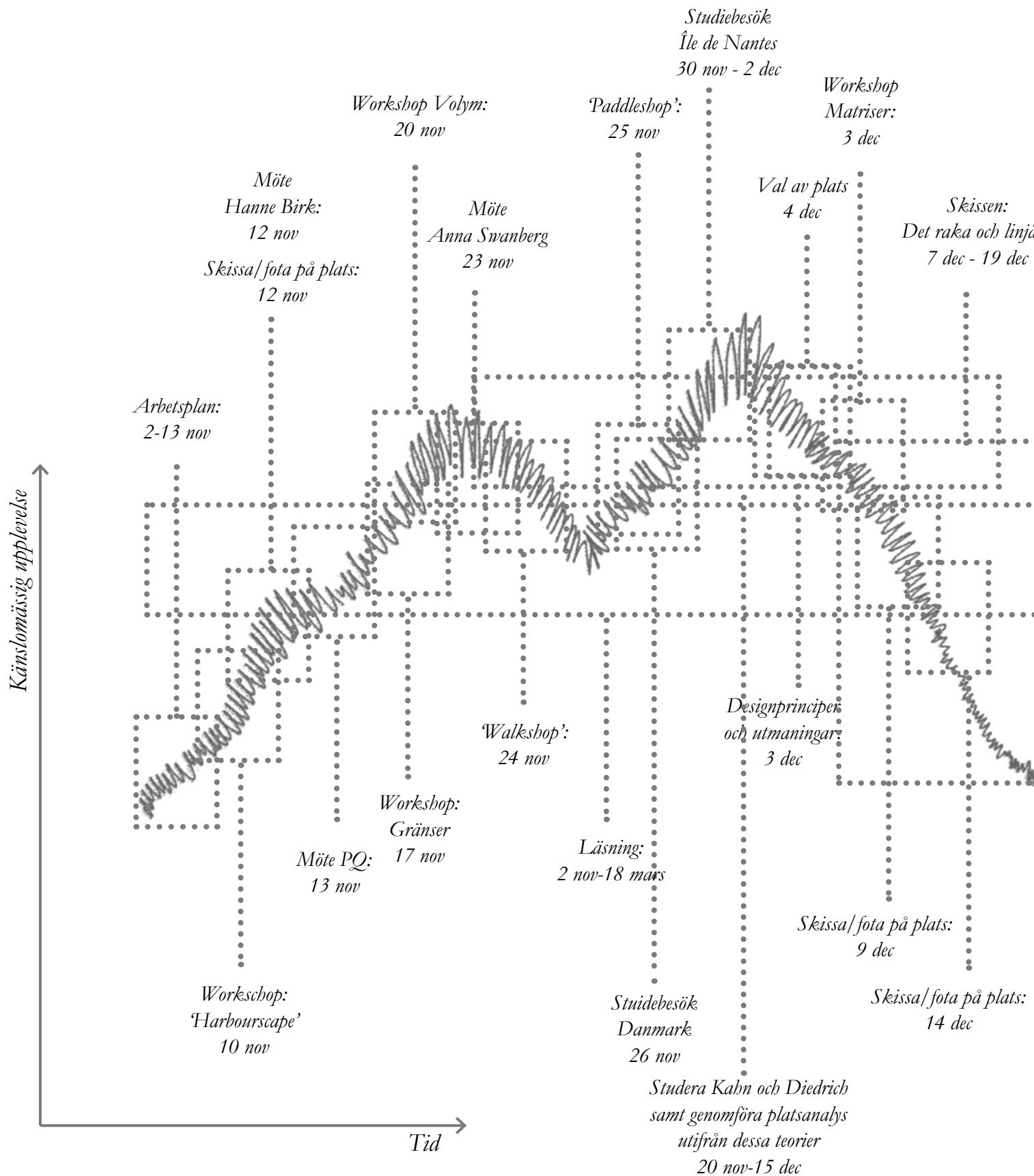
Följande del är en beskrivning av de metoder som vi tillämpat under vår arbetsprocess. För att det ska bli meningsfullt för dig som läsare att ta del av har vi försökt reducera materialet och beskriva de stora linjerna och de viktigaste insikterna från arbetet.

Bilagan är uppdelad i två avsnitt som vi valt att kalla *Utforska* och *Fördjupa*. *Utforska* beskriver de workshops vi genomförde som var mer kopplade till platsen och de fenomen vi upptäckte som vi ville undersöka närmare. *Fördjupa* beskriver det arbetet som mer handlade om att öka den teoretiska kunskapen om platsen, teorier och liknande projekt. De båda faserna har pågått parallellt, men relaterar till Varvsstaden på olika sätt. Under respektive fas beskriver vi de metoder som vi använt oss av och avslutar dem med en del som vi kallar *Insikt*, där vi försöker förtydliga vad vi tog med oss från det arbete vi gjort. Varje fas avslutas sedan med en kort reflektion.

För att ge ett djup till beskrivningen av denna process sammanförde vi de olika momenten vi gått igenom med ett diagram över våra känslor under perioden.

Eftersom arbetet främst riktar sig till andra landskapsarkitektstuderande är tanken att denna bilaga kan fungera som inspiration för olika praktiska, mindre konventionella, metoder för analys av en plats.

# Arbetsprocessen



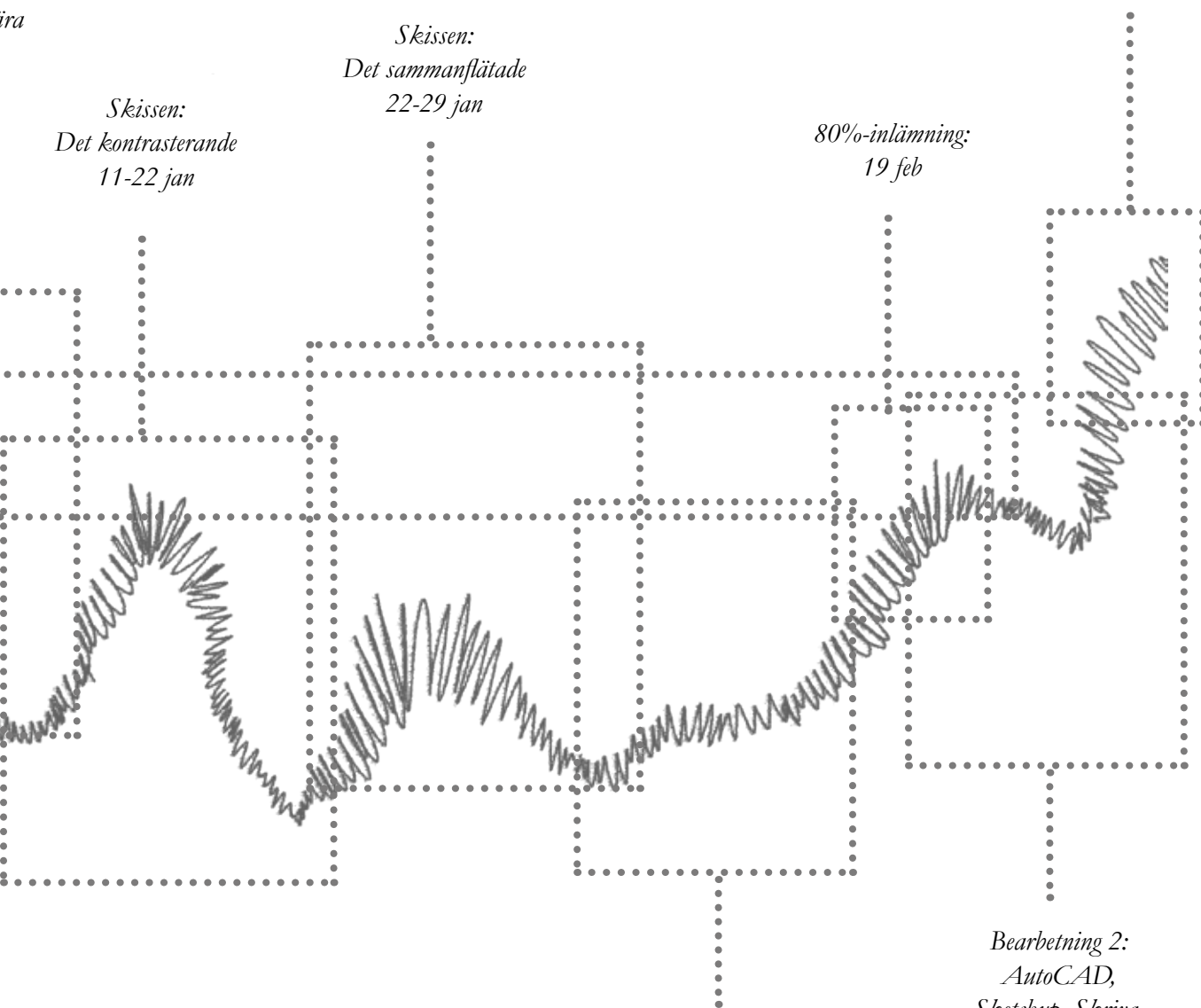
ira

*Skissen:  
Det kontrasterande  
11-22 jan*

*Skissen:  
Det sammanflätade  
22-29 jan*

*80%-inlämning:  
19 feb*

*Slutinlämning:  
18 mars*



*Bearbetning 1:  
AutoCAD,  
Sketchup, Skriva,  
Kommunikation  
1-19 feb*

*Bearbetning 2:  
AutoCAD,  
Sketchup, Skriva,  
Kommunikation  
22 feb - 18 mars*

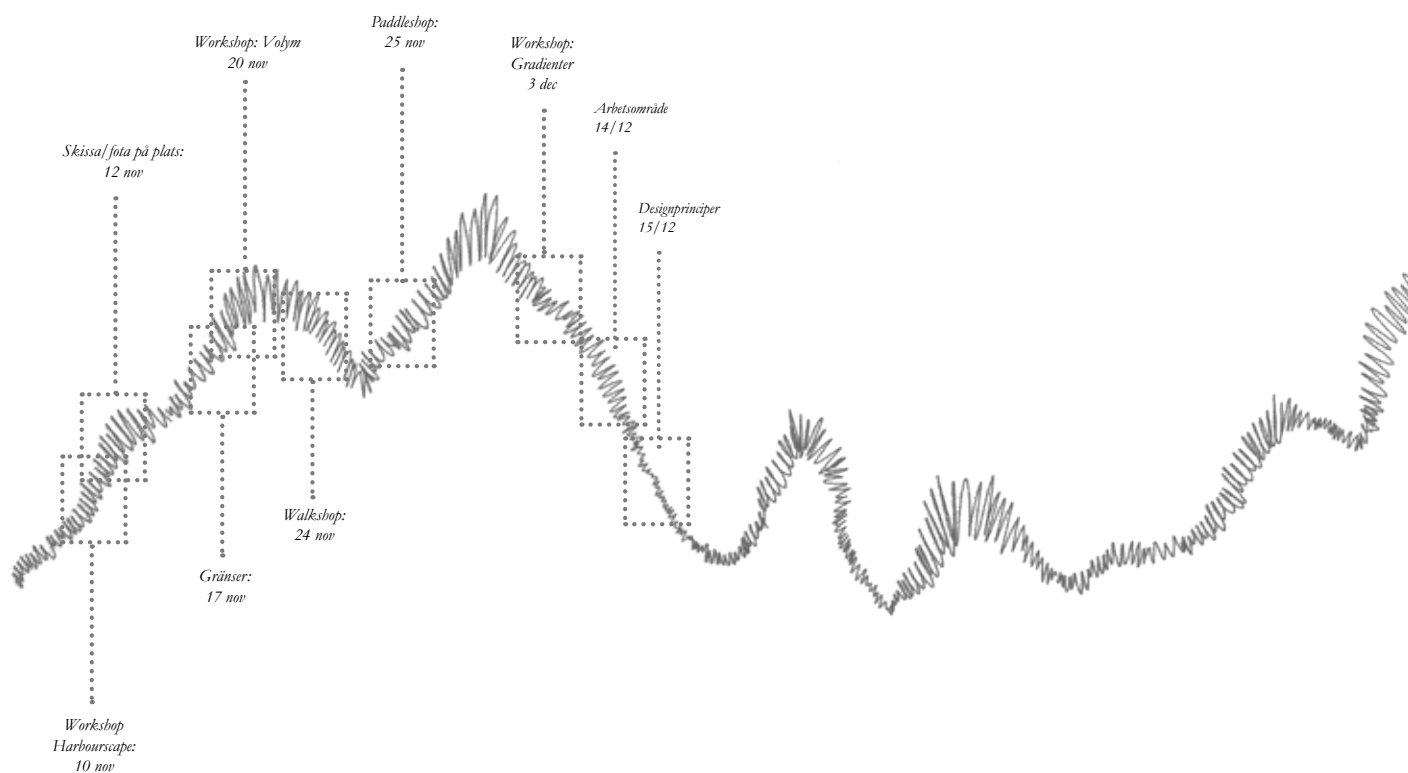
# Utforska

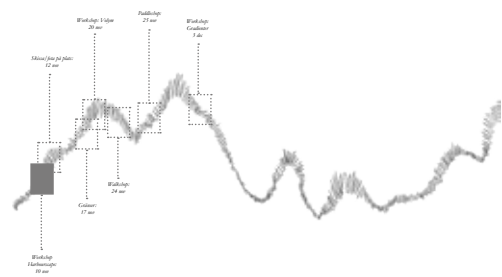
## Mål:

I fasen Utforska hade vi som mål att göra direkta och öppna registreringar av Varvsstaden där karaktär, känsla och atmosfär fick vara de drivande komponenterna i undersökningen, inspirerat av vårt teoretiska ramverk som utgjordes av Site Matters (Andrea Kahn och Carol Burns) samt Translating Harbourscapes (Lisa Diedrich). För att inte fokusera enbart på den fysiska platsen Varvsstaden i ett tidigt skede ville vi också försöka förstå platsen och dess relationella samband ur ett större perspektiv. Vi undersökte konceptet hamnar i en workshop vi kallade harbourscape samt fenomenet gränser, vilket var något vi fastnade för efter vårt första platsbesök.

## Metod:

- Workshop: Harbourscape
- Skissa och fotografera på plats
- Workshop: Gränser
- Walkshop
- Paddleshop
- Workshop: Volym och rusmlighet
- Välja arbetsområde
- Formulera designprinciper





## Workshop: 'Harbourscape'

PLATS: Hemma hos Ellen

VERKTYG: Skisspapper, färgade pennor, dator, Photoshop

TIDSÅTGÅNG: 6 h

**BESKRIVNING:** Vi började att fritt associera kring allt vi kunde komma på i relation till hamnar som övergripande fenomen och sedan gjorde vi samma sak med Varvsstaden som specifik plats. Efter att vi gjort två mindmaps, fristående från varandra letade vi efter mönster i de ord som kommit upp för att ordna i materialet och undersöka likheter och skillnader som vi kunde utgå från i vår diskussion. Vi upptäckte snart att vi kunde kategorisera orden från våra mindmaps i tre kolumner; Material/Immaterial, Processer och Strukturer. Efter att vi gjort det undersökte vi både likheter och skillnader mellan våra associationer till hamnar generellt och Varvsstaden specifikt för att börja försöka ringa in vår bild av Varvsstaden. Vi avslutade workshopen med att göra varsitt tidsbegränsat, känslomässigt kollage som skulle representera vad vi pratat om och kommit fram till under vår workshop.

**INSIKT:** En övergripande reflektion var att Varvsstaden och 'hamnar' ger många liknande associationer. Det första som vi fångade upp när vi sorterade ord var det som relaterade till materialitet, där hårda material så som asfalt, tegel och betong var tydliga gemensamma faktorer, men även av immateriella egenskaper så som identitet och historia. Strukturerna - det 'av människan skapade' och det storskaliga var också gemensamma nämnare tillsammans med platser som fungerat som en drivkraft eller motor i sin kontext - det lokala i det globala och det globala i det lokala. Det mest intressanta var dock att diskutera vad som faktiskt skiljde Varvsstaden från vår generella bild av hamnar, framför allt i relation till den kritiska diskurs inom vår yrkeskår gällande generisk hamnutveckling. Vi hade en generell uppfattning att hamnar är platser som sjuder av liv, vare sig det är resande, arbetare eller annat medan Varvsstaden är en plats som fortfarande är och alltid har varit helt sluten för den omgivande staden och dess befolkning. Vi tyckte även att det fanns en övergiven känsla över Varvsstaden, trots att den ligger mitt inne i centrala staden. Med tanke på att Varvsstaden varit avstängt är det kanske inte så konstigt att vi inte upplever det som en plats som sjuder av liv men det var en viktig fråga som vi tog med oss inför gestaltungsarbetet - hur kan den offentliga miljön bidra till att folk rör sig över, stannar i och tar sig till just Varvsstaden? För oss kändes det viktigt att gestaltningen skulle kännas inbjudande och omtänksam trots att den kanske skulle bli sparsmakad. Detta var en insikt som hjälpte oss att komma vidare i vårt arbete med formspråket då vi började diskutera vikten av detaljerna för att det enkla ändå skulle kännas ombonat.

tåg betong byggsor imperialism  
 24/7 honsort Lesa  
 maskineri bananlador  
 välfärd aktivitet ekonomisk motor  
 organiserat arbete frihet  
 lerande hierarki pir mast känslor  
 migration fjus globalt container  
 delta flod hamn asfalt  
 nöje kritikens bygghet  
 många vatten båt kulturbytte  
 frekvens storskaligt sol  
 maalligt fiske fönstningar hant  
 hull smuts tuta  
 hamnomvandling krig Privater fukt  
 varv mis strategisk punkt 'ro i hamn'  
 'en kvinna i varje hamn' manmade struktur



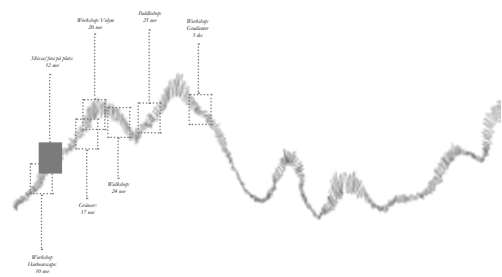
Kollage, Hamn, 30 min

stora byggnader västra hamnen Kockums  
 snell staket kust grönd  
 mandering artificiellt öänt  
 stänst bator bläst  
 MHI Värvsstaden 'nya malmö'  
 integration stad räs  
 myggrisk bussäng utöit MFF  
 klasserna klafform identitet  
 turkost Sky kurskapsstad  
 vindkraftverk rift  
 'kranen' övergivet



Kollage, Varvsstaden, 30 min





## Skissa och fotografera på plats

PLATS: Varvsstaden

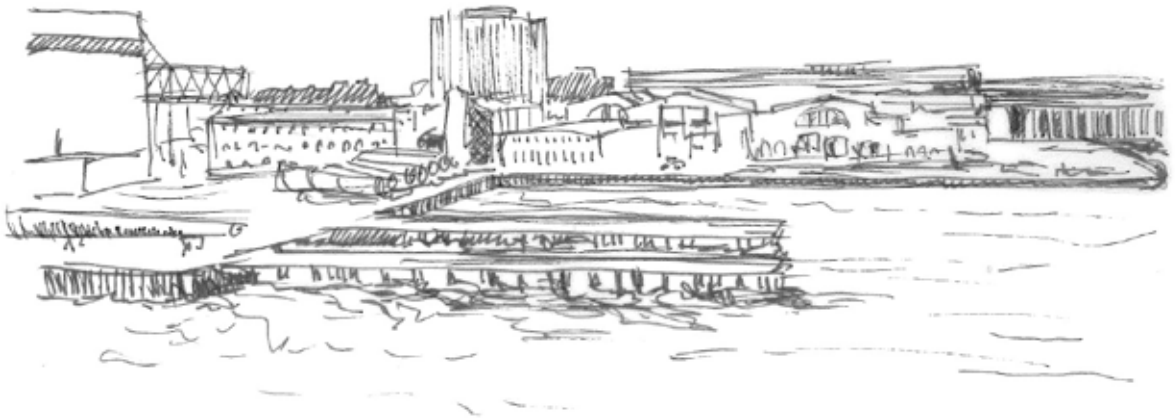
VERKTYG: Kamera, Iphone, Skissblock och pennor

TIDSÅTGÅNG: 2 h

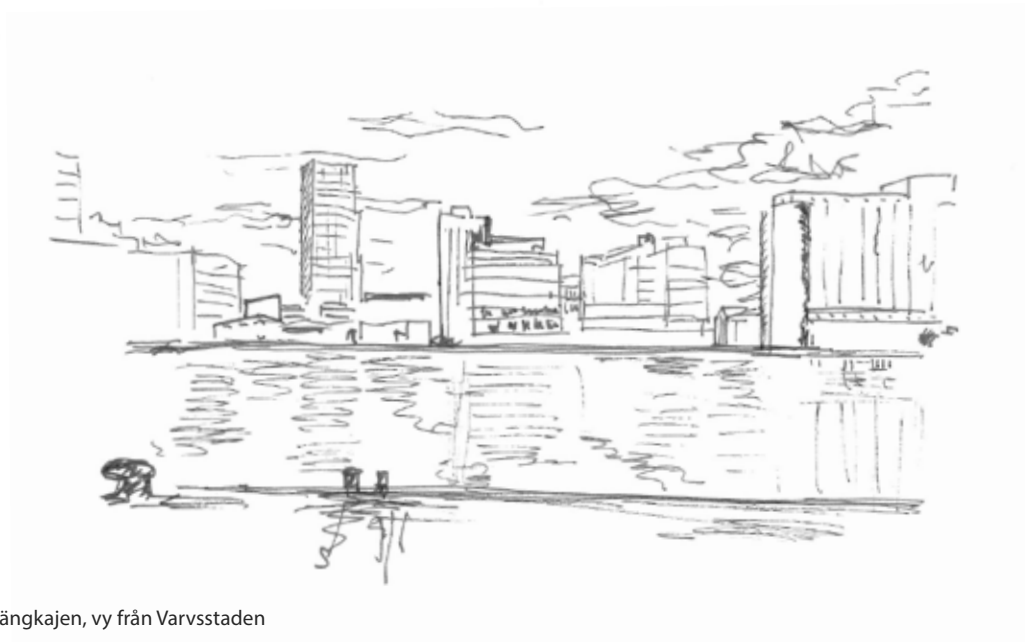
**BESKRIVNING:** Efter att vi under en lång tid försökt få till ett möte med Hanne Birk, utvecklingschef på Varvsstaden AB, skulle vi äntligen få träffa henne inne i Varvsstaden där hon har sitt kontor. Vi hade utrustat oss med skissmaterial, kamera och uppgiftslappar för den walkshop vi planerat. Tyvärr fanns det ingen möjlighet att gå runt på området efter avslutat möte med Hanne. Av säkerhetsskäl krävdes det att vi bokade tid med någon som kunde gå med oss runt på området. Det var snopet, inte bara för att vi var väldigt sugna på att gå runt och titta, skissa och fotografera, utan även för att det påverkade vår ursprungliga tanke om hur vi skulle välja plats. Idén var att välja ut cirka 10 platser efter vårt första besök som vi uppfattat som intressanta på något sätt och som kunde vara potentiella platser för vår gestaltning, för att sedan ju mer vi lärde känna Varvsstaden avgränsa oss till färre platser.

**INSIKT:** Vi hade lagt mycket tid på vår arbetsplan, som var väldigt detaljerad i den inledande fasen, så att vi efter bara ett par dagar tvingades tänka om gjorde att vi kunde ta med oss den erfarenheten vidare i arbetet för att undvika liknande överraskningar.

Totalt gjorde vi tre platsbesök under arbetets gång, 12 november, 9 december samt 14 december. Möjligheten att gå tillbaka till fotografier var väldigt bra då bilden kan bekräfta eller dementera ens inre bild av hur någonting såg ut. Skissen är ett mer direkt verktyg som snarare kan avslöja vad man egentligen registrerat som viktigt på en plats. Det är ofta intressant att jämföra de fotografier man valt att ta på platsen med de platser man valt att stanna vid för att skissa av. Trots skissens möjlighet att vara mindre precis och förenklad fungerar den som ett sätt att ta in en plats då man tvingas att titta, till skillnad från det slentrianmässiga fotograferandet. Vid alla våra platsbesök kände vi en viss tidspress vilket var negativt för den metod vi valt att arbeta med där vi som personer skulle prägla gestaltningen mycket. På sida 94-95 följer en fotografisekvens över en promenad genom området. Genom att stanna med jämna intervaller (cirka 50 meter) och ta en bild åt varje håll, samt ner i marken, skapar vi en sorts berättelse om platsens materialitet och rumslighet för någon som inte varit där. Det konventionella sättet att fotografera på brukar vara att ställa sig mer betraktande och inta en position 'bakom' kameran. Metoden vi valde upplevde vi minskade våra personliga värdering av platsen.



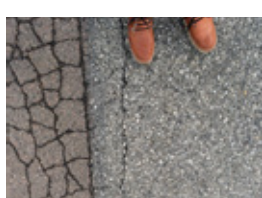
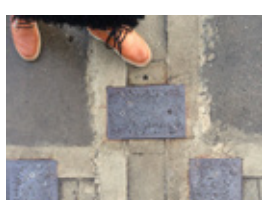
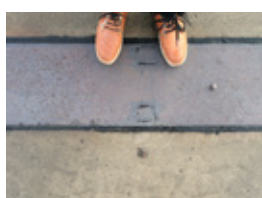
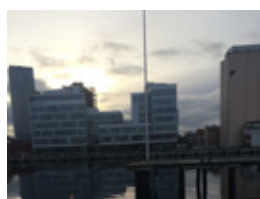
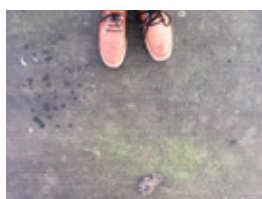
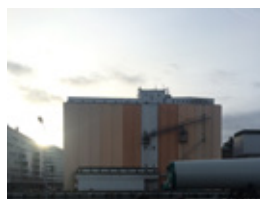
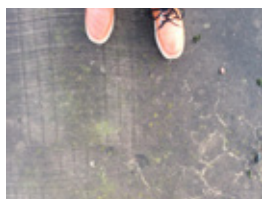
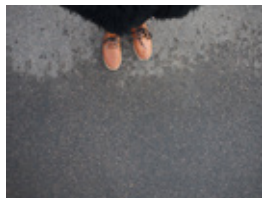
Varvsstaden, vy från Bassängkajen



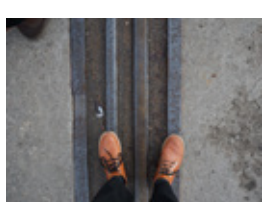
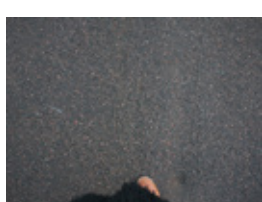
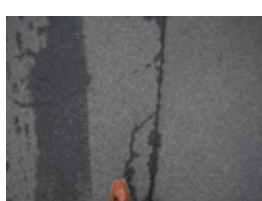
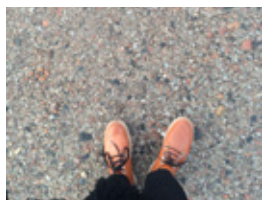
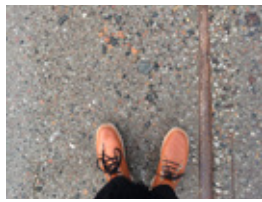
Bassängkajen, vy från Varvsstaden

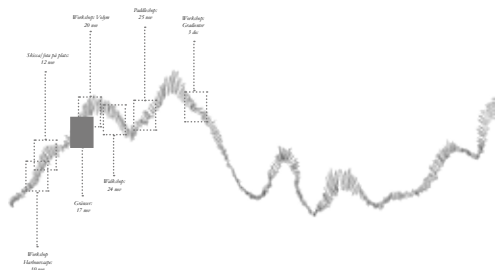


Varvsstaden, vy åt väster









# Workshop: Gränsen

PLATS: Hemma hos Anna

VERKTYG: Kartong, brytniv, tejp, deltasand, valfri rekvisita

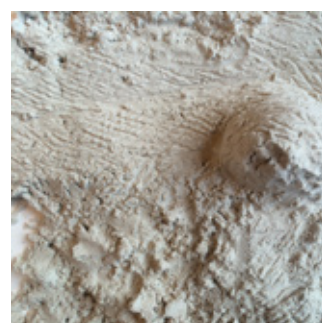
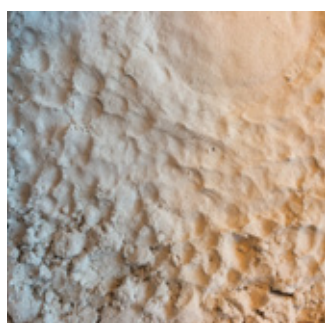
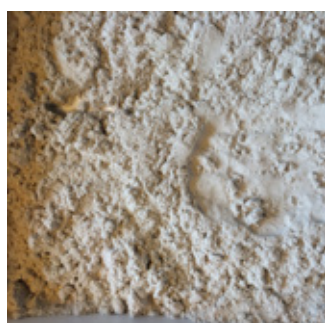
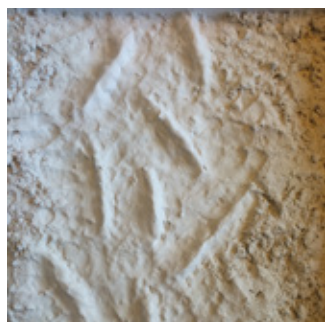
TIDSÅTGÅNG: 6.5 h

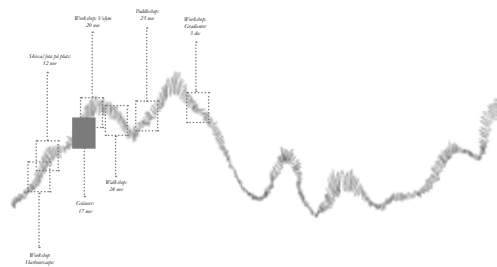
BESKRIVNING: Efter vår workshop om hamnar och vårt första besök i Varvsstaden kom vi att prata mycket om gränser då vi båda upplevde att det fanns många framträdande gränser på området. Vi identifierade fyra kategorier av gränser på platsen: gränser mellan gammalt och nytt exempelvis genom gatsten överlappad med asfalt och nya tillbyggnader på gamla byggnader. Vi noterade också gränserna mellan grått och grönt i den ganska karga miljön där gröna element så som alger, mossor och annan vegetation trängt fram på ogästvänliga ställen. Gränsen mellan hav och land var på ett sätt den absolut mest påtagliga då hela området är byggt på utfyllnadsmassor. Trots att vattnet kändes väldigt närvarande var det också långt bort eftersom det inte fanns någon möjlighet att komma nära. Gränsen mellan ut- och insida var också något vi diskuterade och upplevde då området är väldigt slutet mot sin omgivning. Att det rent fysiskt har varit stängt är en sak, men även den visuella kontakten är svag, främst från Stora Varvsgatan där det bara finns mindre 'gluggar' där man ser in på området. Från andra sidan vattnet är området väldigt exponerat, men man befinner sig då för långt borta för att känna sig som en del av insidan.

Med anledning av gränserna vi diskuterade valde vi att tidigt i processen undersöka vad en gräns är och kan vara, detta för att öka vår förståelse och ge oss nya synsätt på de gränser vi upplevde i Varvsstaden. Vi förberedde en workshop med deltasand där vi skulle undersöka gränser utifrån tre teman. Dessa var 1. Hårda och stängda gränser, 2. Mjuka och öppna gränser och slutligen 3. Porösa och otydliga gränser. Vi valde att arbeta i deltasand eftersom det är ett material som snabbt går att forma och omforma och för att man både kan packa den hårt och skapa massiva och kantiga strukturer men även låta den vara lucker för mjukare former. Vi satte sedan en klocka på 30 minuter och började utforska vad en gräns kan vara utifrån våra teman. Vi bestämde oss för att sätta en tidsbegränsning både för att hålla energin uppe och för att inte fastna i för mycket tankar. Vi ville att det skulle vara ett intuitivt arbete och vi tänkte att en tidsbegränsning skulle hjälpa oss att 'köra på' helt fritt och låta associationerna flöda.

INSIKT: Självva workshopen var lyckad då den skapade mycket tankar och gav oss inspiration samtidigt som den var enkel och rolig att genomföra. Vi kom fram till att hårda gränser kan vara både naturliga och artificiella, det är lätt att tänka att det bara är det av människan skapade som blir en hård gräns, så som utfyllnaderna i Varvsstaden. Efter ett tag började vi också tänka på gränser som något som inte bara delar av eller







separerar linjärt utan också något som utesluter eller innesluter. När vi skulle göra mjuka och öppna gränser var det inte riktigt lika självklart att börja modellera.

Vi undersökte vertikalitet och horisontalitet och kom fram till att den visuella kontakten har stor inverkan på om en gräns upplevs som mjukare. Även en successiv förändring gör att gränsen upplevs som mjukare trots att 'slutresultatet' är samma som vid en skarp övergång.

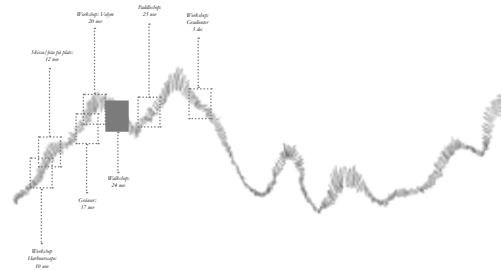
Vårt sista tema var svårast - vad är en porös gräns? Efter den delen av workshopen pratade vi mycket om tid, utifrån definitionen process, som en faktor. Ett exempel skulle kunna vara att brist på underhåll leder till att gränser luckras upp. Workshopen blev viktig för oss och någonting som vi ofta gick tillbaka till i diskussioner när vi arbetade med gestaltningsförslaget. Den starkaste inverkan den fick i själva förslaget var att vi genom gestaltningen synliggjorde processer exempelvis genom gatten som lutar där vattennivån varierar över tid, både i kortare och i längre perspektiv. Likaså ledde den till idén om gången i gallerdurk mellan pirarna som inte alltid kommer vara tillgänglig av samma anledning. Detta handlade även om att vi ville möjliggöra närmre kontakt med vattnet, där soltrappan blev en gestaltningslösning på en skarp gräns som luckrades upp till en mer successiv. Att öppna upp området och skapa flöden därigenom var lika viktigt som att gestaltningen tydligt skulle signalera att man nu kommit in i (eller ut ur) Varvsstaden. Vi pratade tidigt om någon slags portik vilket resulterade i återanvändning av fackverken. Likaså blev det en viktigt hörnsten för oss när vi diskuterade materialitet och hur vi skulle förhålla oss till Malmö Stads övergripande riktlinjer för gestaltningen, där vi valde att ge Varvsstaden en unik gestaltning för att sticka ut. Arbetet kring grönska utvecklades främst och mest av matriserna som även de behandlade gradienter. Du kan läsa mer om dem på sida 116-117.











## ‘Walkshop’

PLATS: Varvsstadens områdesgräns samt längs två längre sträckor i nord-sydlig samt öst-västlig riktning, korsandes Varvsstaden

VERKTYG: Utskrivna övningslappar, penna

TIDSÅTGÅNG: 4 h

BESKRIVNING: Eftersom vi inte kunde genomföra Walkshopen som vi planerat, vid vårt första besök i Varvsstaden, var vi tvungna att tänka om. Det tog tid att få svar på när vi kunde få komma dit en andra gång så vi bestämde oss för att genomföra workshopen ändå och göra det bästa vi kunde av situationen. I masterkursen ‘Composition and Materiality’ med Ann Bergsjö introducerades vi till en metod för att visuellt presentera den immateriella upplevelsen längs en sträcka. Vi tyckte båda att det var ett intressant sätt att lyfta fram och visualisera viktiga kvaliteter som ofta glöms bort vid platsanalyser eller inventeringar. Vi bestämde oss för att genomföra en sådan workshop och eftersom vi inte kunde röra oss inne i Varvsstaden gick vi längs med hela områdesgränsen istället. Vi gick åt vars ett håll och jämförde och diskuterade våra upplevelser. Då vi modifierade det ursprungliga uppgiftslappen från Ann och eftersom den bygger på rörelsen i ett gående tempo valde vi att kalla övningen för Walkshop. För att även reflektera över Varvsstaden i en större kontext valde vi också att göra längre vandringar. Via boken Urbana nyanser av grönt - Om grönskans roll i en förtätad klimatsmart stad (2015, s. 39-54 ) introducerades vi för en metod som använts tidigare i masterkursen ‘Site, Concept and Theory’ - en så kallad Density Walk. Vi gjorde en slags sammanslagning av den första walkshopen och den Density walk som vi precis läst om. Vi använde oss av mallen från den första promenaden men ändrade kategorierna till täthet, grönska och tempo vilka vi tyckte passade bättre in i den större skalan som vi ville undersöka nu. Ellen rörde sig från norr till söder och Anna rörde sig från väster till öster. Senare översatte vi upplevelsen av de båda promenaderna till ett bearbetat visuellt material och diskuterade vad vi upplevt.

INSIKTER: Trots att vi inte kunde utföra walkshopen som vi tänkt från början - genom området, blev det ändå en värdefull upplevelse av vandringen. I den gående hastigheten tar man sig tid att uppleva och det är enkelt att stanna och skissa och fotografera. Det är också en metod som är väldigt direkt, en empirisk studie där kroppen blir själva verktyget för analysen. Vi som personer, Anna och Ellen, sätter vår prägel på upplevelsen. Vi noterade båda det skyddade läget in mot hamnbassängen - det var stor skillnad på både vind- och ljudmiljön då utomliggande strukturer gav skydd. I båda riktningar blev vattnet väldigt påtagligt, inte bara visuellt utan även som doftmiljö. Kanske fungerade vattnet även som ljudabsorberande?

Vi noterade också flera långa siktlinjer som vi hoppas tas till vara på i utvecklingen av

hela området. Bristen på grönska var påtaglig och det var tydligt att även små insatser kommer göra stor skillnad. Vi kopplade ihop täthet och därmed även ljus med hastighet och komfort. Ju tätare och mörkare, desto mindre komfort och snabbare rörelse. Vi noterade dock också att flera platser upplevdes som att de 'flöt ut' och bristen på rumslighet blev därmed påtaglig. Längs den längre sträckan upplevde vi Varvsstaden som ett starkt avbrott, framför allt gällande grönska, men även fysiskt. Vi noterade att det fanns utrymme för en variation av upplevelser, från rofylld till mer aktivt. Som vi diskuterat tidigare upplevde vi återigen det stora men ändå tydligt rumsliga vattenrummet som en unik plats i sin karaktär, som vi ville ta till vara på.



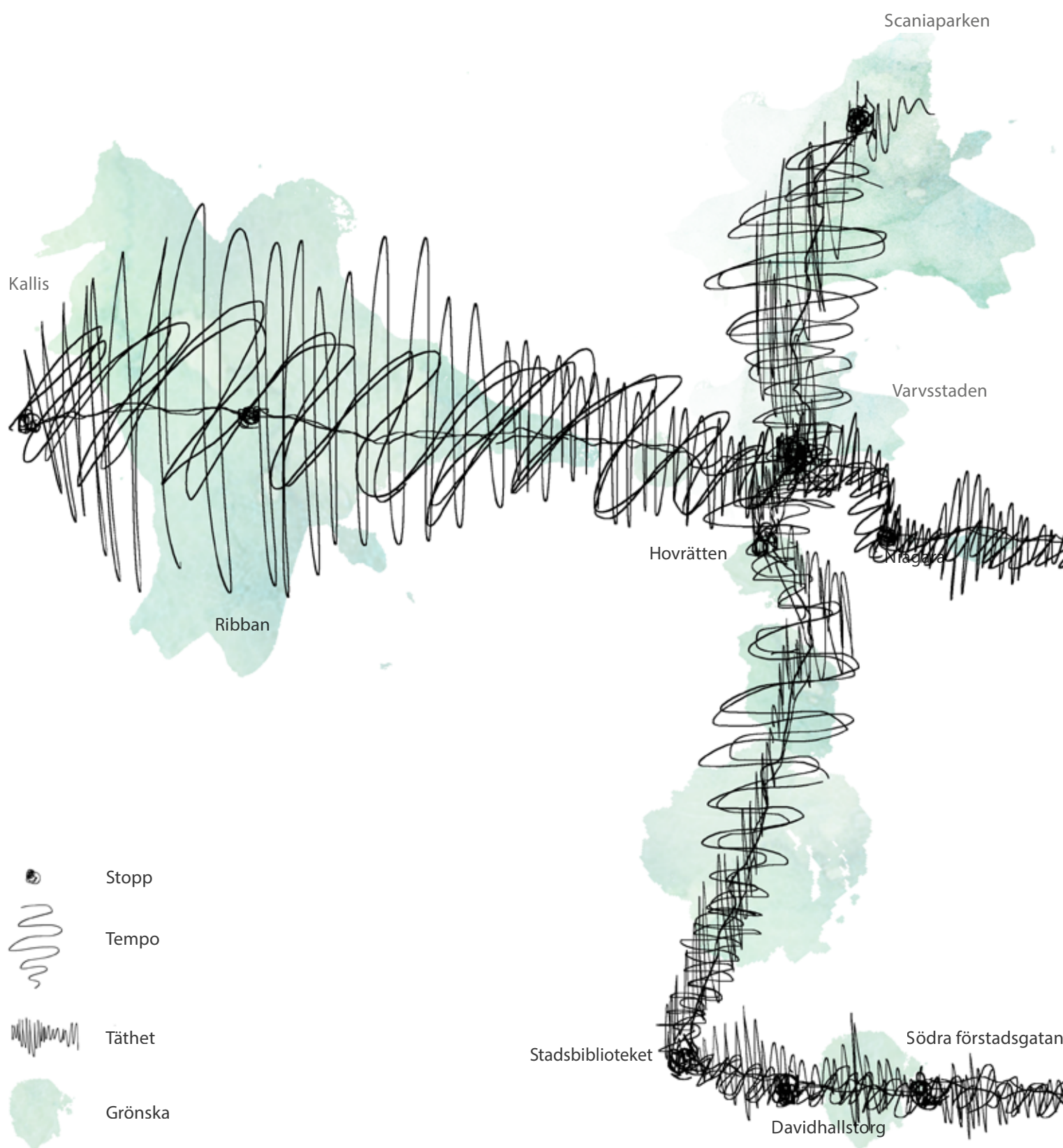
'Walkshopen' runt Varvsstaden



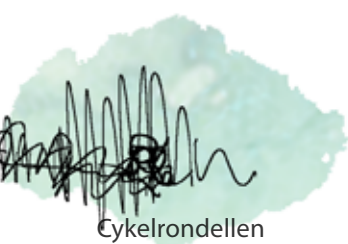
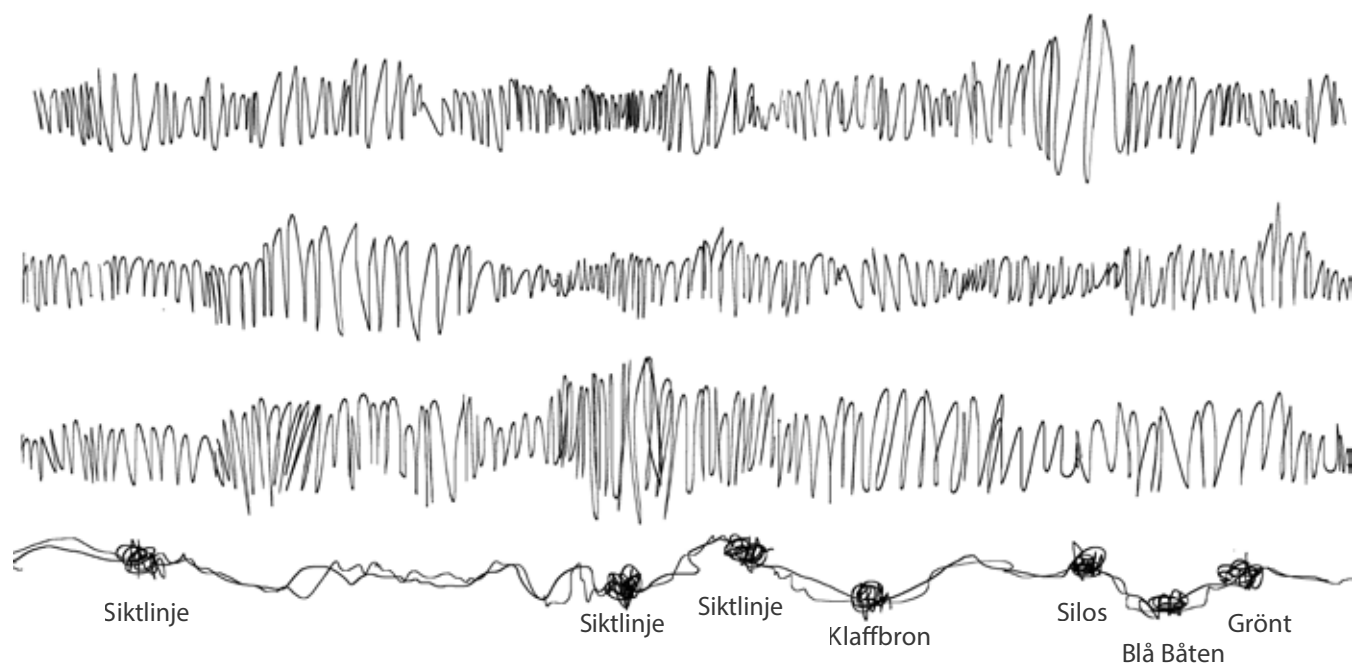
'Walkshopen' med Varvsstaden i en större kontext



"Walkshopen" i en större kontext

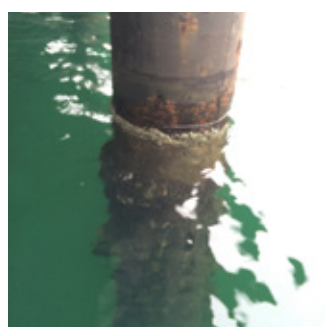
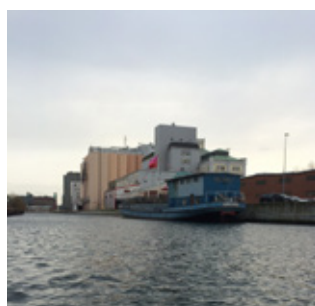
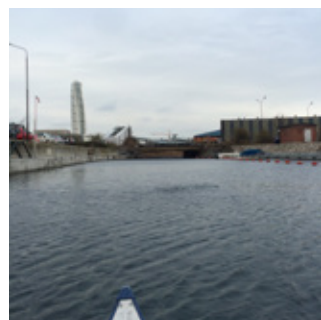
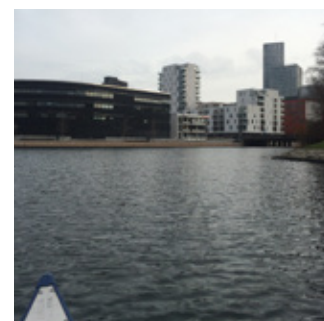


## "Walkshopen" runt Varvstaden

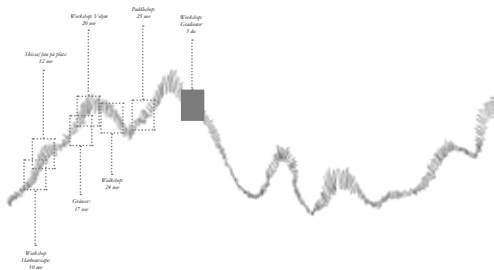












## Workshop: Gradienter

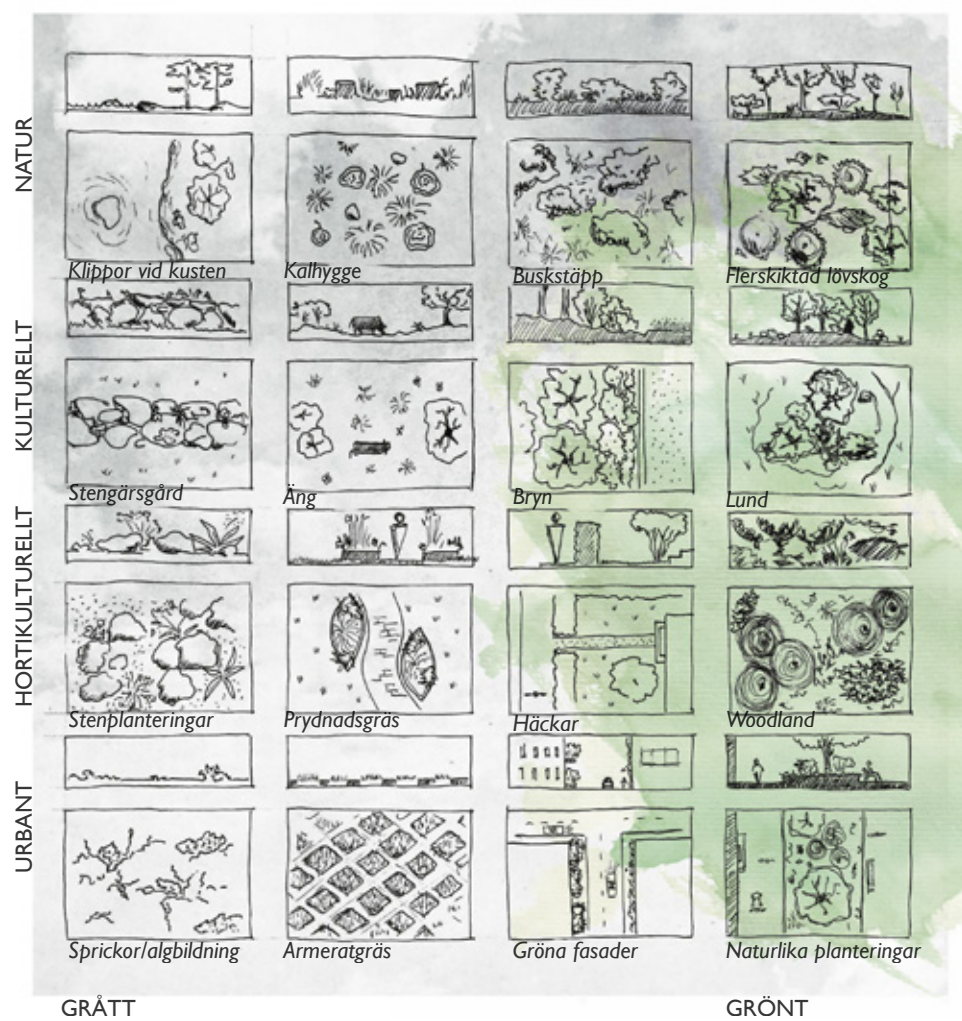
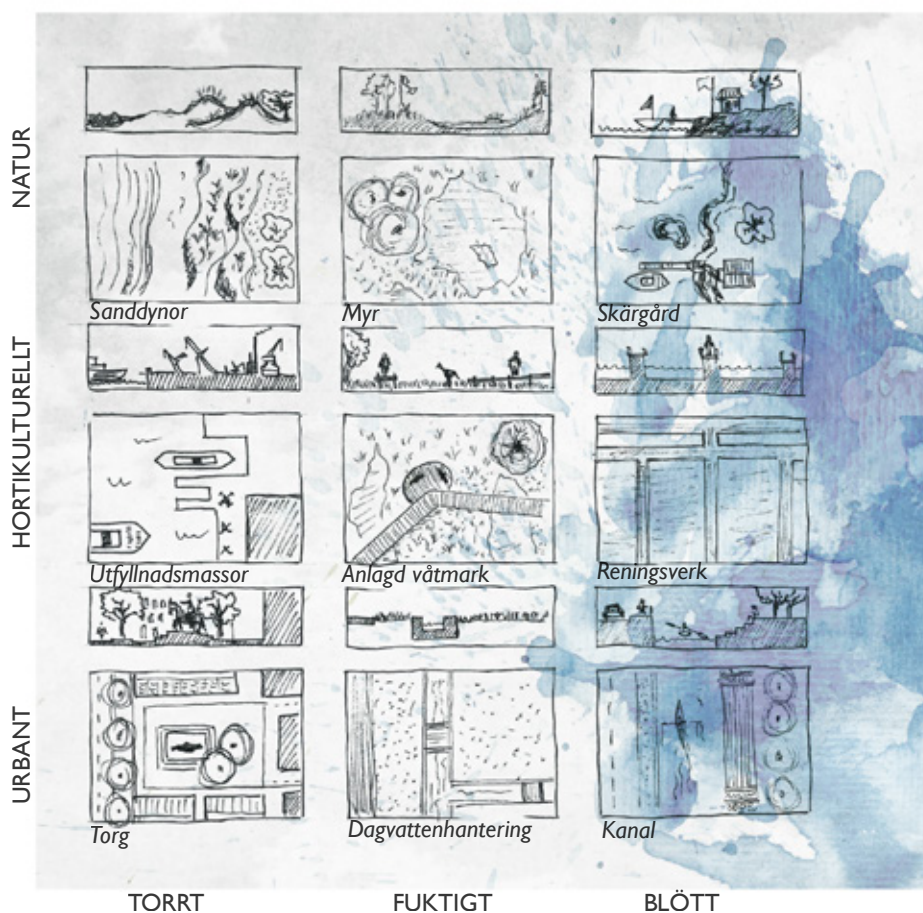
PLATS: Whites kontor

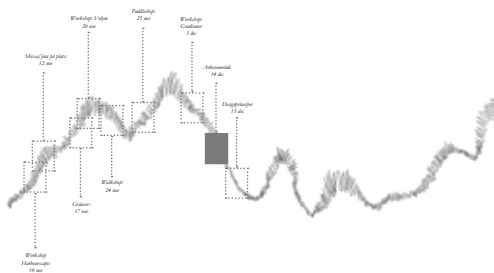
VERKTYG: Skisspapper, penna

TIDSÅTGÅNG: 8 h

**BESKRIVNING:** Tidigt i vår arbetsprocess kom vi via Carola i kontakt med boken *Urbana Nyanser* av Grönt (2015). Det var efter vår första handledning och vi bläddrade ganska snabbt i boken för att stanna till vid ett studentarbete som tidigare utförts på Alnarp. Vi blev nyfikna på det som kallades Grön Matris (Green Matrix) som ett sätt att undersöka alternativ stadsgrönnska. Under processens gång pratade vi, som vi tidigare nämnt, mycket om gränser och gradienter och vi sa flera gånger att vi borde 'testa matriserna' för att undersöka detta vidare. Det var först i vårt inledande skissarbete som det föll på plats att det var då vi behövde dem, eftersom vi då visste vad det var vi ville undersöka. Under en arbetsdag diskuterade vi oss fram till användandet av matriserna för gradienterna grönt-grått och hav-land, vilka var de som kändes mest relevanta och möjliga att implementera i vårt arbete, och skissade upp dem. Vi lade in våra gradient längs en x-axel där ytterligheterna var grått-grönt respektive torrt till blött. Längs y-axeln valde vi sedan ytterligheterna urbant till natur ('naturligt') som representation av vildhet, vilket för oss innefattade graden av mänsklig påverkan.

**INSIKTER:** Kombinationerna i matrisen gav upphov till en mängd koncept som vi kunde testa i vår gestaltning, vilka vi antagligen skulle haft svårt att nå fram till vid ett mer konventionellt arbetssätt. Matriserna tydliggjorde och bekräftade den variation av karaktärer, och därmed komplexitet, som ryms inom begreppen. För oss fungerade arbetet med matriserna som en inspirationskälla, ett enkelt sätt att utmana föreställningar och koncept om vad något kan vara. Varvsstaden 'idag' placerade vi in nere i vänstra hörnet i båda diagrammen, alltså grått och urbant respektive torrt och urbant/hortikulturellt. Det gav oss en ambition att flytta Varvsstaden, efter vårt förslag, närmre de andra ytterligheterna. Dels för att skapa en mer varierad palett inom Varvsstaden men även för att staden som koncept sällan rör sig mot de mer 'naturliga' karaktärerna och därmed skulle Varvsstaden också bidra till att staden som helhet blir mer varierad och komplex. I gestaltningen använde vi både det 'gröna och det blöta' på okonventionella sätt för den miljö vi hanterar. Vi tänkte i både horisontella och vertikala plan och försökt täcka in en variation, från platser som vi lämnar helt som de är till att införa frodiga planteringar längs med kajstråket, samt bättre vattenkontakt och att öppna upp grundstrukturen för att släppa in vattnet igen. Planteringarna längs kajstråket fungerar också som renade för dagvatten innan det når hamnbassängen, planteringarna är tänkte att fungera som små våtmarker som skapar en överraskande miljö i sammanhanget.





## Välja: arbetsområde i Varvsstaden

PLATS: Whites kontor

VERKTYG: Skissblock och penna, kartor

TIDSÅTGÅNG: 8 h + 10 min

Det började bli dags för oss att bestämma vilken del av Varvsstaden vi skulle gestalta. Vi hade tidigare pratat om olika kriterier för valet och bestämt oss för att det skulle vara:

- en offentlig plats, för att vi ser dem som en drivande kraft
- en plats som man tidigt i processen skulle kunna börja med, för att etablerade offentliga platserna först så att platsen känns inkluderande
- en plats som kan förstärka vattnets betydelse som kvalitet, för att det vattenrumsom finns i Varvsstaden inte existerar någon annan stans i Malmö

Vi började med att testa våra olika teman för de gränser som vi tyckte var spännande under det inledande arbetet. Vi skissade i lager på gränser med koppling till vattnet, gränser med koppling till grönska, gränser med koppling till det historiska arvet, gränser med koppling till utsidan samt noder och stråk. Tanken var att det skulle ge en tydlig bild av den/de platser som skulle vara mest intressanta att arbeta med utifrån att de innehöll alla eller flera av våra teman. Vi fick inte riktigt fram de resultatet vi hoppades på, utan flera platser innehöll alla delar och vi insåg att vi var tvungna att begränsa oss ytterligare. Vi beslutade då att välja ut tre platser baserade på vår magkänsla - var vill vi jobba? När vi valt dessa tre - längs med vattnet, på tomten i sydvästra hörnet där en detaljplan håller på att utformas och de inre vattenrummet - försökte vi beskriva vilken problematik och karaktär de olika platserna hade. Kanske kunde det hjälpa oss att istället se på valet utifrån perspektivet 'vad kommer vi jobba med på denna platsen' istället? Under en handledning fick vi även tipset att tänka att vi lika gärna skulle kunna lotta fram platsen - det viktiga blir vad vi gör med den, inte vilken det är. Platsen är bara det område vi använder för att gestalta och undersöka vår frågeställning och hur identiteten i ett hamnområde kan utvecklas. Birgerstam (2000, s. 40) beskriver hur en engagerad inlevelse kan vara början på att organisera intryck, tankar och idéer och möjliga samband och att detta lockar till en nyfikenhet att ta reda på vad det där intuitiva som man förnimmande egentligen är. Plötsligt föll allt på plats och vi tittade på varandra och sa att vi ville jobba med det vi kallat 'det inre vattenrummet'. Här sammanföll alla de gränser vi fascinerats av, allt var offentlig yta och det skulle vara möjligt att bygga här i dag utan att övrig byggnation i projektet skulle påverkas.





Äldre strukturer i Varvsstaden



Vattenkontant i Varvsstaden



Planerade gröna strukturer i Varvsstaden



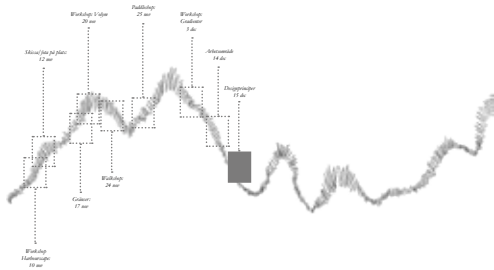
Planerade stråk och noder i Varvsstaden



Alla strukturer i samma karta



De tre platserna som var aktuella



## Bestämma: Designprinciper

PLATS: Whites kontor

VERKTYG: Anteckningar, fotografier från platsen, penna och papper

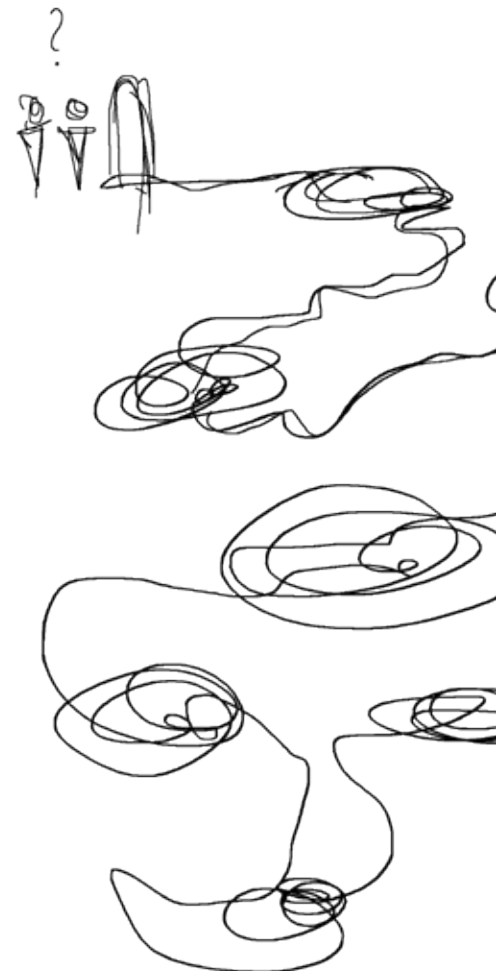
TIDSÅTGÅNG: 8 h

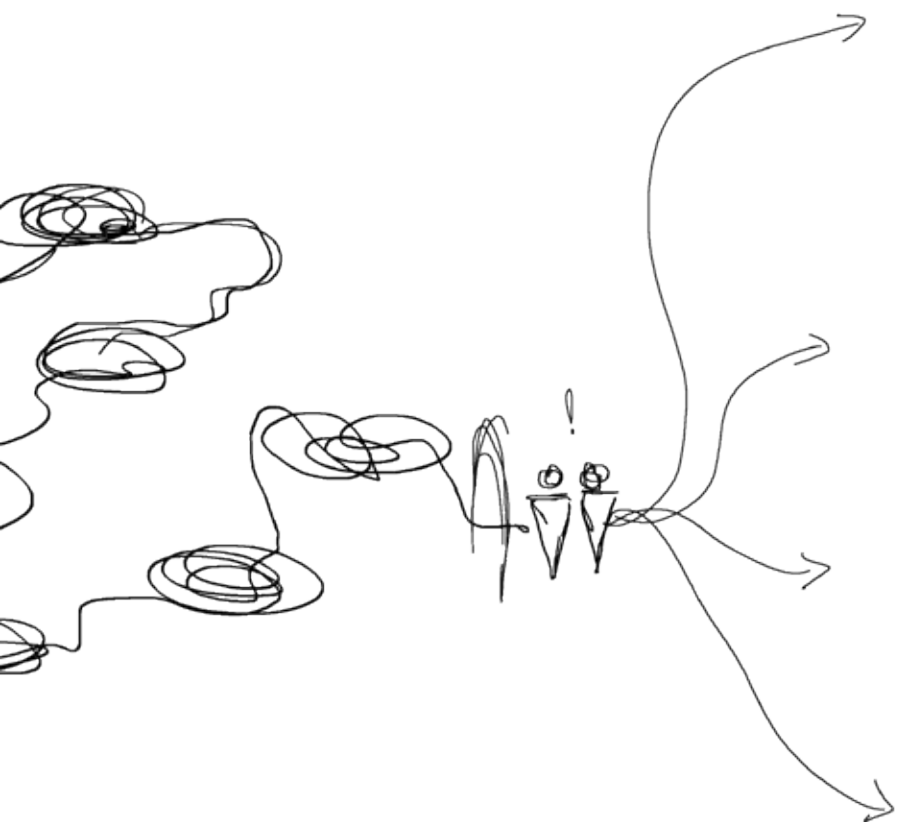
Efter att vi valt plats ville vi sammanställa det vi hittills gjort och kommit fram till inför skissandet genom att formulera designprinciper för vårt kommande arbete. Designprinciperna skulle svara mot den frågeställning, som vi med hjälp av våra insikter från den inledande fasen av vårt arbete formulerat.

Vi ville i ett kort dokument sammanfatta och beskriva de viktiga beslut vi fattat hittills i arbetet samt vilka strategier det ledde till i korta drag. Målet var att designprinciperna skulle hjälpa oss att hålla riktningen och få med oss allt det arbete vi redan gjort när vi nu skulle ta nästa steg i vår process.

Vår frågeställning som vi formulerat med stöd av de insikter vi sammanställt från tidigare arbete var följande:

- Hur balanserar vi bevarandet av det befintliga med nya tillägg?
- Hur balanserar vi den industriella karaktären mot de krav som följer i och med att områdets användning förändras från industri till kontor, verksamhet, bostäder och rekreation?
- Hur kan Varvsstaden vävas samman med den omgivande staden, men ändå ha en egen tydlig karaktär?
- Hur kan vi synliggöra de dynamiska processer (naturliga såväl som sociologiska) som utspelar sig i Varvsstaden och därmed framhäva att det är en plats i ständig förändring?





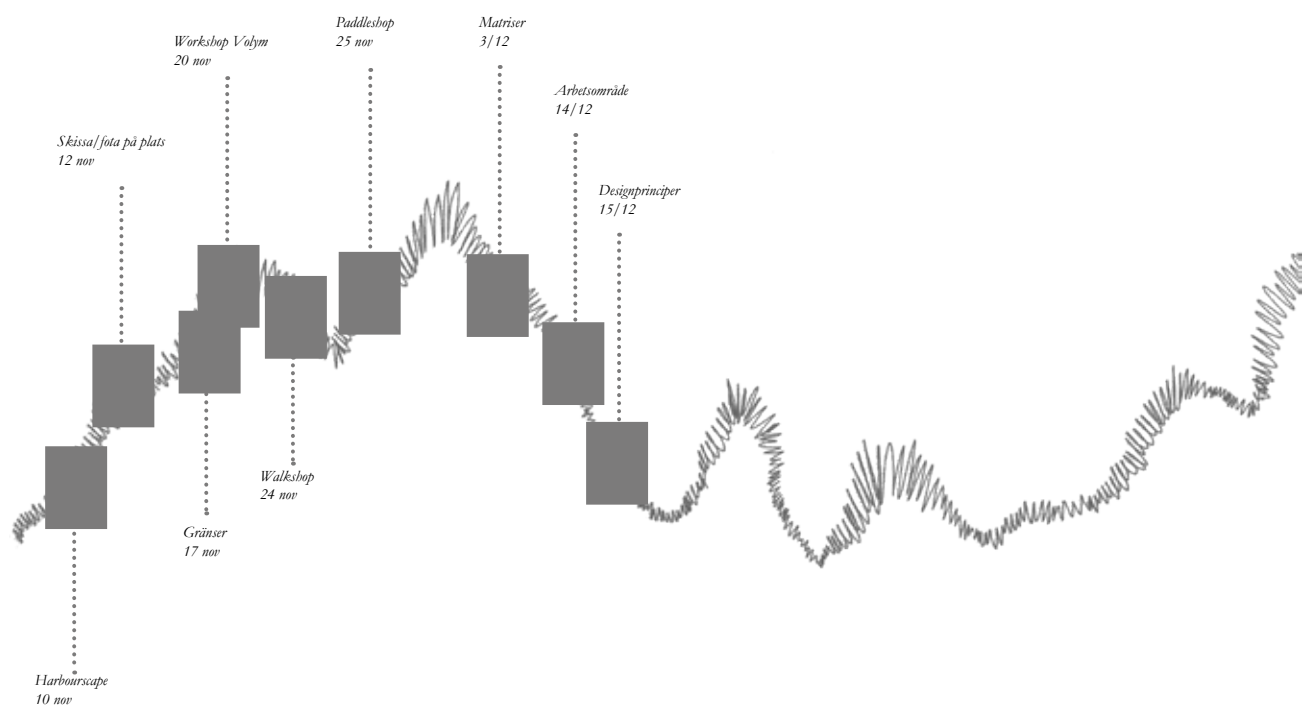
Våra designprinciper för vår gestaltning var följande:

- Det ska finnas både en materiell och immateriell karaktär som tydliggör när man kommer in i Varvsstaden.
- Omforma befintliga strukturer och vara sparsamma i våra tillägg.
- Respektera och synliggöra naturliga processer
- visuellt synliggöra vattnet samt dess föränderlighet och samtidigt fysiskt tillgängliggöra vattnet.
- Använda grönska på smarta sätt där upplevelsen blir större än insatsen

## Insikter Utforska

Det är inte möjligt att beskriva allting som vi tänkt, pratat om och upplevt innan, under och efter övningarna men vi försöker kortfattat beskriva vilka de viktigaste resultaten varit, det vi tagit med oss vidare i arbetet och som präglat slutresultatet.

- -Vi ska se både platsen och vattnet som en process, vilken förändras över tid. Det är något vi vill använda för att skapa varierade upplevelser i Varvsstaden
- Vi vill att den plats som Varvsstaden blir ska fungera som en 'motor' på samma sätt som platsen gjorde förr genom att de offentliga rummen blir de drivande krafterna i utvecklingen
- Vi vill att platsen ska ha en tydlig identitet präglad av både historia och samtid
- Vi kan och måste skapa rum i mänsklig skala, många stora platser ger oklar rumslighet
- Vi vill fortsätta jobba med gränserna i Varvsstaden
- Det finns extremt lite grönska i Varvsstaden och små tillägg kan ge stor effekt. Vi vill undersöka mindre konventionella gröna ingrepp
- Vattenrummet är helt unikt till sin karaktär, vi vill bevara det och göra det tillgängligt
- Vi vill tillgängliggöra vattenrummet under pirarna
- Vi vill behålla långa siktlinjer mot vattnet





# Fördjupa

## Mål

Det övergripande målet var att förstå Varvsstaden på ett djupare plan genom att börja undersöka de framtida planerna och även blicka utåt och studera referensplatser.

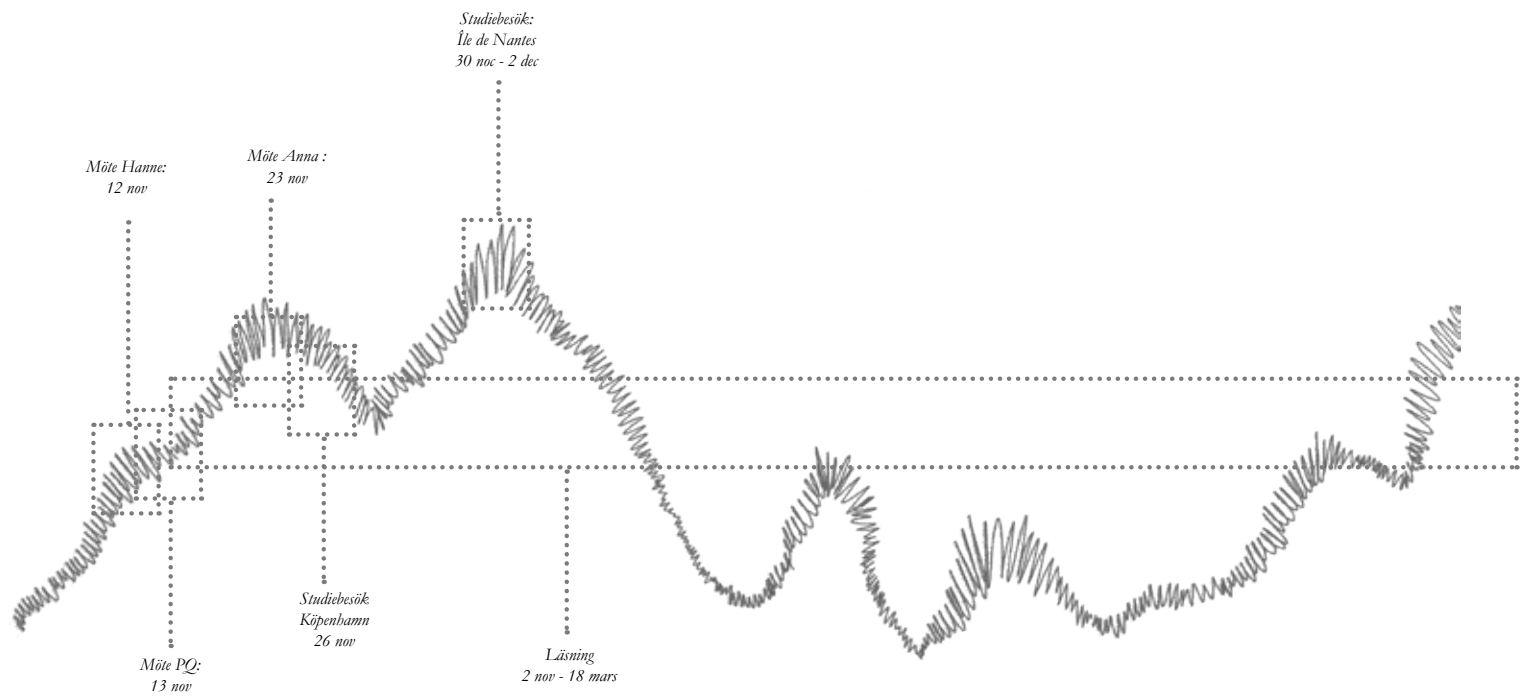
## Metod

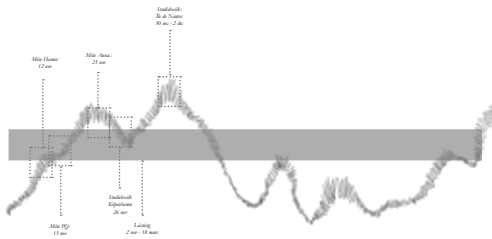
Läsa:

- Translating Harbourscapes (2013)
- Site Matters (2005)
- Malmö Stads utvecklingsplan för Varvsstaden (2014)
- Malmö Stads ÖP (2014)
- Grönplan Malmö (2003)
- Malmö Stads utvecklingsprogram för kanalrummet (2014)
- Vision 2031 för Västra Hamnen (2013)
- Kockumshistoria, blandat

Göra:

- Möte med PQ Geoteknik & Miljö AB
- Möte med Hanne Birk, Varvsstaden AB
- Möte med Anna Swanberg, Malmö Stad
- Studiebesök Refsehalvöen
- Studieresa Île de Nantes





## Läsa

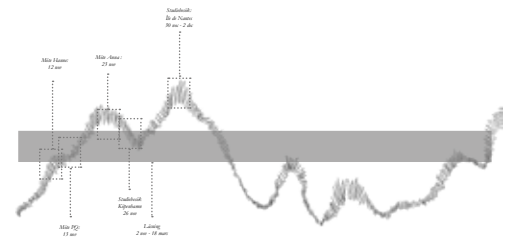
Av de offentliga dokumenten har vi läst Malmö ÖP (2012), Malmö Grönplan (2003), Utvecklingsprogram för Kanalrummet (2014), Vision 2031 för Västra Hamnen (2013) och Utvecklingsplan för Varvsstaden (2014).

Varvsområdets historiska framväxt är närmare beskriven i själva huvuddelen av arbetet under kapitlet Platsen. Syftet med den läsningen som kortfattat beskrivs här var att få en ökad förståelse för hur livet kunde se ut för en arbetare på Kockumsområdet när varvet var aktivt. På varvet fanns en stor bredd av yrken, bland annat svetsare, smeder, kopparslagare, fräsare, trafikdirigenter, cykelreparatörer, härdare, utbåtsfilare och truckförare. Många malmöbor får en drömande blick när de berättar om hur Kockumsarbetarna cyklade genom Malmö på morgnar och eftermiddagar, mot sitt arbete till en av dåtidens största arbetsgivare. Det är tydligt att det var ett hårt jobb i en väldigt tuff miljö att arbeta på Kockums. Det var höga ljudnivåer, tunga arbeten och utsatt arbetsmiljö i den fuktiga hamnen. Sven Andersson berättar om arbetet i Rörverkstaden år 1935:

”Verkstaden var en gammal, låg träbyggnad med jordgolv och blyga oansenliga fönster... Luften var fylld av en stickande rök från träkolsässjorna och damm från den torra sanden, vilken stoppades i rören innan dessa uppvärmdes till glödningens gräns och bockades. Men verkstaden saknade ventilation, matsal och en tvättanordning värd namnet. Rörfabriken platsade naturligtvis under rubriken ‘Besvärliga arbetsplatser’. Men de, i mitt tycke, värsta jobben på Kockums fanns utan tvekan på bäddarna. Svetsningen hade ännu inte kommit igång i någon större skala och bullret från nitning och diktning var öronbedövande. Väder och vind ställde också till stora problem, speciellt på vintrarna när vi skulle ta oss fram på isiga plåtar och dåliga ställningar” (Kockums med våra egna ord, 2005, s. 23-24). När Sven refererar till arbetet ‘på bäddarna’ menar han de stapelbäddar som tidigare fanns i inre hamnbassängen, där skeppen byggdes för att sedan lossas direkt i vattnet med hjälp av en släde.

Kockums var en stark symbol för Malmö och allra tydligast var kanske Kockumskranen, det 138 meter höga landmärket. Kockumskranen användes under 1974-1985 och var vid tidpunkten världens största bockkran. År 2002 monterades kranen ned och skeppades till Sydkorea.

För att förstå Varvsstadens komplexitet inför gestaltningen valde vi att läsa Site Matters (2005) skriven av forskarna och landskapsarkitekterna Andrea Kahn och Carol Burns. Boken springer ur ett arv från modernismens planeringsnorm som ofta gör att en plats (läs, site) ses som ett begränsat geografiskt område, fränkopplat kontexten det befinner sig i. De belyser den förståelse för olika processer och dess på- och inverkan på en plats, som krävs för att skapa god landskapsarkitektur och de definierar därför begreppen area of control, area of influence och area of effect. Area of control definieras som den tydliga fysiska gräns som utgör det faktiskt arbetsområdet för en uppgift. De processer som inte kan styras av en direkt designhandling inom arbetsområdet, men som ändå påverkar platsen är det som Kahn och Burns kallar area of influence. Detta sätter platsen i



en större kontext, så som exempelvis hydrologiska förhållanden, geologiska förhållanden och topografi. Slutligen så har också de designhändelserna inom ett givet område effect på sin omgivning - area of effect. Att exempelvis öppna upp Varvsstaden för genomfart kommer påverka rörelsemönster utanför områdets gränser. Genom att använda dessa tre perspektiv, ett sätt att sätta Varvsstaden i en större kontext, tänkte vi att vår förståelse skulle bli djupare och resultera i en bättre designlösning.

Då vi stod inför uppgiften att göra ett gestaltungsförslag där omvandlingen från hamnområde till något annat var grunden, fanns det en mycket aktuell och relevant avhandling för oss att läsa. Det var Lisa Diedrichs doktorsavhandling 'Translating Harbourscapes - Site-specific Design Approaches in Contemporary European Harbour Transformation' (2013) som berörde just den svårighet vi stod inför, men analyser och exempel från flera platser runt om i Europa. Enligt Diedrich (2013, s. 21-23) är den förändring som våra industriområden från 1800- och 1900-talen står inför är en av vår tids största utmaningar, och hit räknas även de stora hamnområdena. Diedrich kritiserar hur omvandlingen av hamnområden i Europa fortgått, med lyxiga bostadsområden, kontorskomplex och lyxkonsumtion som ser likadana ut, trots de geografiska, historiska och sociala skillnader som finns (ibid). I avhandlingen definierar Lisa begreppet 'design as transformation' som ett sätt att tänka på, i relation till omvandling, vilket innefattar både bevarande och nya tillägg.

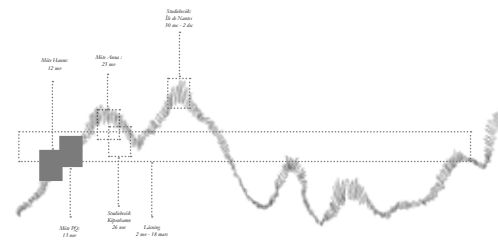
Diedrich (2013, s. 55) definierar i denna metod begreppet design som transformation ('design as transformation') i relation till omvandling som ett sätt att tänka på, vilket innefattar både bevarande och nya tillägg. Transformationen utgår från siten "as found", alltså de rådande förhållandena på en plats och pendlar ständigt mellan ett sökande efter vad platsen kan komma att bli och vad den är idag. Detta förklarar Diedrich som att det parallellt pågår både en tolkning av platsen och en omvandling av den samme (Diedrich, 2013, s. 55). Vidare hävdar Diedrich (2013) att den traditionella synen att se på design utgår från att skapa något nytt på ett oskrivet blad, snarare än att generera ett tillägg till något redan befintligt, medan vad hon förespråkar som en mer platsspecifik design snarare utgår från en förmåga att skapa en dialog med vad platsen är idag vilket hon menar kräver en förståelse för platsen samt dess förutsättningar (Diedrich, 2013, s. 55). Enligt Diedrich (2013, s. 74) så innebär en platsspecifik design att det finns en tydlig koppling mellan hur platsen har tolkats och vilka tillägg som har gjorts, alltså på vilket sätt transformationen genomförts. Det innebär ett designarbete vilket verkar som en brygga mellan å ena sidan bevarandet av enskilda objekt ('museification') å andra sidan en total förändring ('total make over'). Ur ett designperspektiv innebär transformation en förändring av någonting från ett tillstånd till ett annat varav inget av dessa är ett statiskt tillstånd eftersom det föregående 'något' är direkt relaterat till det nya 'något annat' (2013, s. 55). Diedrich har i sin forskning utvecklat verktyg för att utvärdera de platsspecifika aspekterna i designprojekt vilka främst utgår ifrån en granskning av två parametrar: Hur platsen för de valda projektet har analyserats, dvs hur man som designer läst platsen. Samt vilka tillägg som gjorts och i vilken grad de korrelerat med själva analysen av platsen.

Diedrich utgår från en rad aspekter för att få en förståelse för hur platsen tolkats (2013, s. 91). Dessa är fysiska aspekter, det vill säga de befintliga strukturerna och platsens materialitet men även dynamiska aspekter så som naturliga processer som påverkar platsen och hur platsen används och approprieras av människor, alltså mer sociala processer. Ytterligare en viktig aspekt som lyfts fram är de immateriella aspekterna vilka innefattar platsens atmosfär och de minnen som finns kopplade till den specifika platsen. Det kan vara saker som historier och fenomen eller andra relationer som människor har till platsen (a.a. S. 92).

För att svara på frågan hur själva tilläggen på en plats står i relation till själva analysen av platsen har Diedrich (2013) undersökt vilket förhållningssätt som tillämpas vid själva transformationen av ett hamnområde, vars syfte är att bli en del av den framtida stadsstrukturen. Diedrich (2013) talar här om två olika förhållningssätt som hon väljer att kalla Domestication och Foreignisation. Vid den förstnämnda så sker detta genom att staden och de forna hamnområdet integreras med varandra medan det i det sistnämnda snarare rör sig om att staden öppnar upp sig för den nya siten (Diedrich, 2013, s. 93). Vidare granskar Diedrich hur dessa förhållningssätt implementerats i den fysiska strukturen, det vill säga vilket tillvägagångssätt man i de olika projekten tillämpat som den drivande motorn. Här talar Diedrich (2013, s. 94) två olika metoder för att förankra och sammanföra hamnområden, som pga sitt industriella arv är ett stängt område, med övriga staden. Vilka är Connectivity som utgår från att länka samman områdena med hjälp av rörelse där man genom de fysiska strukturerna möjliggör för att återupprätta en koppling mellan staden och kusten och Appropriation som syftar till interaktionen mellan platsen samt dess nuvarande och framtida brukare och hur man använt dessa relationer för att stärka kopplingarna med platsen (a.a).

INSIKT: Den historiska delen har varit fascinerande att ta del av. Det är intressant att vår relation till Kockums känns så pass stark, vilket bekräftar den starka identitet Kockums var (och är) för Malmö.

I relation till Varvsstaden, fann vi en styrka i att utgå från bland annat Burns och Kahns (2005) teorier i att läsa en plats. Vi blev i ett tidigt skede blev väldigt varse om områdets komplexitet samtidigt som vår ambition var att skapa ett platsförankrat gestaltungs-förslag. Vi ansåg att det kunde ge oss en möjlighet att öka förståelse för platsens förutsättningar och utmaningar genom att ta oss an området genom att titta på det utifrån aspekterna area of control, area of influence samt area of effect. Vi hade vidare med oss Diedrichs (2013) teorier om ett platsspecifikt förhållningssätt inför att läsa och tolka en site när vi gjorde våra platsbesök i Varvsstaden. Det teoretiska ramverket har stöttat oss i vår empiriska tolkning av platsen där platsbesök och kartläggning av platsen som den ser ut idag fått ta stor plats. Det har dock även utmanat oss att se den komplexa väv som finns runt Varvsstaden med trådarna bakåt i tiden och ut i världen.



## Möta: Hanne Birk & PQ Geoteknik

PLATS: Hannes kontor i Varvsstaden respektive PQ Geotekniks kontor i Lomma

VERKTYG: Anteckningsblock och penna

TIDSÅTGÅNG: 1.5 h respektive 2.5 h

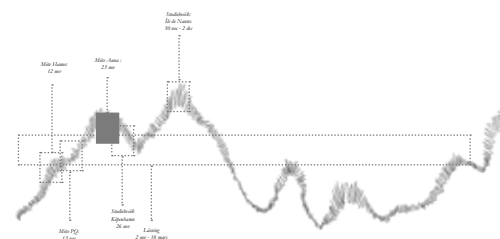
Beskrivning: Vi bestämde oss för att tidigt försöka träffa både Malmö Stad och de privata aktörerna i Varvsstaden för att förstå mer om planerna för området. Förutom Malmö Stad är det ett stadsutvecklingsbolag - Varvsstaden AB - som äger marken i Varvsstaden. Varvsstaden AB är i sin tur samägt av PEAB och Balder, ett fastighetsbolag (Birk, muntligen 2016-11-12). Vi fick träffa Hanne Birk, arkitekt och utvecklingschef på Varvsstaden AB för en intervju på hennes kontor inne i Varvsstaden. Intervjun gav oss lite mer information om platsen och planerna än vad vi haft tillgång till via publikationen 'Utvecklingsplan Varvsstaden'. Vi fick veta att de stora hallarna ska rivas och att i princip all mark måste saneras (ibid.). Det som var allra mest intressant för oss var när Hanne berättade att de inte var överens med Malmö Stad om utvecklingsplanen - ett arbete som hennes företrädare deltagit i. Tanken var alltså att både Malmö Stad och Varvsstaden AB skulle skriva under utvecklingsplanen, men detta hade alltså inte skett när vi träffade henne. Varvsstaden AB hade dock ingen egen vision eller parallell publikation om sina egna visioner för området som vi fick ta del av. När vi pratade om saneringen av mark fick vi kontaktuppgifter till PQ Geoteknik och Miljö AB, den konsultfirma som utför provtagningar på markföroreningarna i Varvsstaden. Vi bestämde oss för att träffa Erik på PQ teknik för att förstå lite mer om omfattningen av saneringarna och under mötet fick vi en introduktion till just hur komplext det är. Erik berättade om föroreningar, sanering, lagar och regler och vi kände plötsligt att hela projektet sattes i annan dager.

INSIKT: De båda mötena gav oss information och insikter om platsen som vi inte hade tidigare. Att Varvsstaden AB och Malmö Stad inte är överens om hur utvecklingsarbetet ska drivas kändes problematiskt. Det var svårt att få tydlig information om precis var oenigheten låg men vi förstod det som att Varvsstaden AB främst ifrågasatte den övergripande strukturen, exempelvis en större yta som reserverats till 'park' eller större grönområde, där de ställde sig frågande till behovet och vad, mer exakt, en sådan yta skulle vara. Vi drog en slutsats om att det finns en intressekonflikt i det privata kontra det offentliga där, förenklat, Varvsstaden AB vill kunna exploatera mer mark till fastigheter och där Malmö Stad vill reservera mark till det offentliga. För vår del kändes det viktigt, både för oss som personer och som landskapsarkitekter, att värna den offentliga miljön och det stärkte även vår initiala känsla av att de offentliga platserna bör vara de som driver utvecklingen i området.

Vi tror att det skulle kunna finnas en större sårbarhet i området då all privat mark ägs av samma bolag.

All information om föroreningarna i marken ledde till ett nytt synsätt på vårt kommande gestaltungsprojekt. Vi funderade mycket på och läste om fyto Remediering - en process där vegetation används för att sanera mark på naturligt sätt. Ett tag var vi väldigt inne på ett sådant projekt, där gestaltningen skulle kunna vara tillfällig och skapa häftiga upplevelser, samtidigt som marken sanerades inför framtida användning. Lite längre fram i tiden tog vi dock ett beslut om att vi inte ville göra ett projekt av tillfällig karaktär och att det var för komplext för oss att förhålla oss till informationen om föroreningarna, framför allt eftersom provtagningarna och resultaten inte var klara och offentliga, utan under arbete. De båda mötena gav verkligen insikt i hur komplex platsen är. Inför själva gestaltningen resulterade dessa dock inte i någon konkret designhandling för oss, utan berörde mer vårt övergripande förhållningssätt. Det förstärkte vår tro på vikten av de offentliga platserna som drivkraft och det gjorde oss ödmjuka, nästan lite rädda, för komplexiteten och alla lager som hör verkligheten till. Vi beslutade oss dock för att vi var tvungna att delvis sätta det åt sidan då detta är ett examensarbete med syfte att undersöka en gestaltungsprocess där vi ville landa i och våga vara konkreta i förslaget.





## Möta: Anna Swanberg

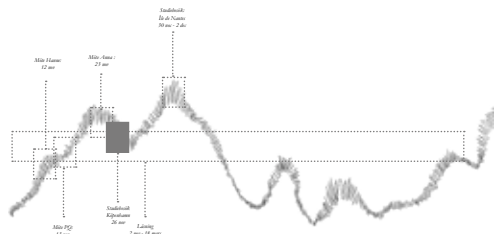
PLATS: Stadshuset i Malmö

VERKTYG: Anteckningsblock och penna

TIDSÅTGÅNG: 1.5 h

**BESKRIVNING:** Anna Swanberg var ansvarig från Malmö Stads sida för projektet med framtagandet av 'Utvecklingsplanen Varvsstaden' som publicerades 2014. Syftet med att vi träffade Anna var att förstå hennes bild av nuläget och framtiden för Varvsstaden samt att få Malmö Stads perspektiv på detta, eftersom vi även träffat Hanne på Varvsstaden AB. Det första som Anna klargjorde för oss var att själva dokumentet 'Utvecklingsplanen' är antagen i nämnden för Stadsbyggnadskontoret, vilket helt enkelt betyder att det är så det blir. Alltså att den strategiplan som presenteras däri, är så det blir. Hon förklarade att det finns möjligheter till justeringar inom själva kvartersgränserna men att den i övrigt är fastslagen. Det innebär alltså att det ifrågasättandet som Varvsstaden AB hade, inte egentligen är aktuell. Vi frågade vad hon såg som den största kvaliteten i Varvsstaden och hon svarade att det var vattnet. Den största utmaningen var enligt henne att infrastruktur i form av lednings- och rördragningar som ska göras eftersom det är ett väldigt omfattande arbete och att knappt något sådant finns inne på området sedan tidigare eftersom det varit ett industriområde.

**INSIKT:** Att Anna tydliggjorde att strategiplanen är den som gäller gjorde att vi kände viss lättnad eftersom det stöttade våra tankar om att inte ifrågasätta den. Vi blev ytterligare varse komplexiteten med att ställa om ett område byggt för industri till ett område för boende, verksamhet och kontor som kräver andra infrastrukturella satsningar. Inte heller detta möte gav någon direkt avspegling i själva gestaltungsförslaget, utan det fungerade mer som en slags övergripande information som gav oss en bild av arbetet som lett fram till utvecklingsplanen samt en bild av hur det ser ut i den verkliga processen rörande området, framåt i tiden.



## Besöka: Refshaleøen & Papirøen

PLATS: Refshaleøen och Papirøen i Köpenhamn

VERKTYG: Skissblock och penna, kamera, kartor

TIDSÅTGÅNG: 8 h

**BESKRIVNING:** Vi bestämde oss för att åka till Danmark över en dag och titta på hur de i en annan stad vid vattnet arbetat med kontakten till vattnet, och även för att besöka Papirøen och Refshaleøen, två centrala utfyllnadsområden där det idag pågår en omfattande nyexploatering (Wikipedia, Refshaleøen, [online] 160302). Anledningen till att vi valde att åka dit var att de låg på nära avstånd från Malmö och var platser med både liknande historia och framtid som Varvsstaden, vilket skulle kunna ge oss insikt gällande de arkitektoniska förutsättningar som liknar de vi har i arbetet med Varvsstaden.

Vi tog oss först till Christianshavn där vi promenerade längs vattnet och tittade på olika lösningar på vattenkontakt. Kanalerna gör att vattnet är ständigt närvarande och ett slags sekundärt stadsliv utspelar sig i och på vattenytan i form av båtarna som både ligger still och rör sig på vattnet. Trots det närvarande vattnet är det ofta otillgängligt. På de ställen där det byggts små trapport eller bryggor, som gav en direkt kontakt till vattnet såg vi ofta att folk valt att slå sig ner. Det första målet var att ta oss till Papirøen, en central halvö i Christianshavn precis bredvid operan där industribyggnader från tidigare papperstillverkning står kvar, men huserar nya verksamheter. Där ligger tillfälligt det danska Experimentariet men även Copenhagen Streetfood market. Inuti en stor före detta industrilokal hade man byggt upp en semi-utomhus-inomhusverksamhet med food trucks och små barer. Landskapet är obearbetat sedan industritiden och materialen är obearbetade och liknade på många sätt de som finns i Varvsstaden med stora asfaltsytor, kajkanter ner mot vattnet och storskaliga byggnader. Området var tidigare, precis som Varvsstaden, helt stängt för allmänheten innan det öppnades upp för tillfälliga aktiviteter. Det tillfälliga var också det som präglade platsen och utformningen. Möblerna bestod av ihopfällbara bord och bänkar och många av strukturerna är byggda av gamla lastpallar eller är helt flyttbara.

Efter besöket på Papirøen promenerade vi vidare norrut, korsade vattnet på östra sidan och var framme på Refshaleøen efter cirka 45 minuter. Sedan 1871 fram till 1996 bedrevs här varvsverksamhet (Wikipedia, Refshaleøen, [online] 160302). Sedan dess har dock området genomgått en stor förändring med olika verksamheter som flyttat in i de gamla industribyggnaderna. Exempel på detta är Amass, rankad som världens 66:e bästa restaurang, kungliga operans verkstad, klätterföreningar, arkitektkontor, caféer, en jättehall där Eurovision hölls år 2014 och stora ytor där utomhusfestivaler har anordnats (ibid.). Hela ön är 188 hektar stor, att jämföra med Varvsstadens 19 hektar. Omvandlingen av området till bostadsområde är inte planerat att starta förrän år 2023 när förbindelserna har förbättrats (Københavns kommune, 2013, s. 3, [online] 160302) men däremot görs det



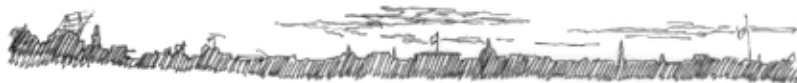
På Refshaleøen, vy mot vattnet.



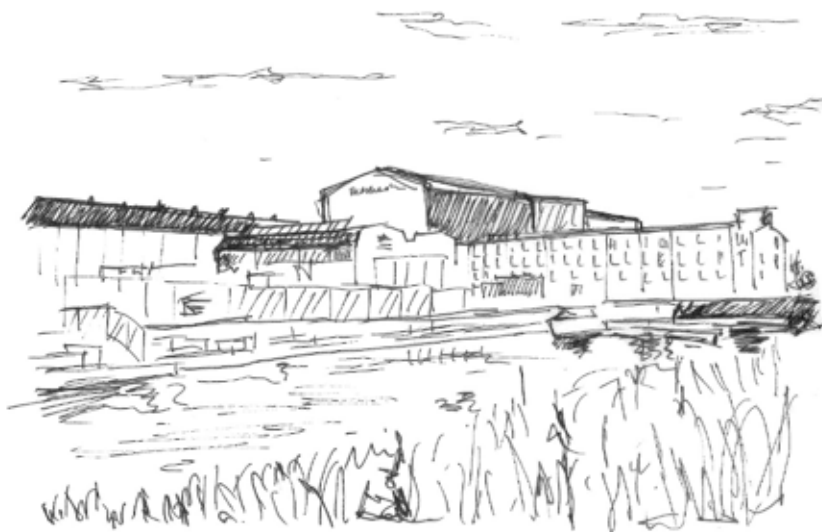
Tillfälliga aktiviteter

aktiva satsningar för att aktivera området trots att det fortfarande bedrivs verksamhet på plats och att det finns föroreningar i marken. Landskapet på Refshaleøen skiljer sig från Papirøen. Området är mycket större och här finns stora ytor där vegetation etablerat sig, nästan stora ängsområden till skillnad från Papirøen där markmaterialet i princip bara består av asfalt. Större vegetation har också etablerat sig och stora träd och trädgångar ger ett grönare intryck. Ytorna gör också att verksamheter och byggnader är mer utspridda och det är svårare att få en överblick över området. Byggnaderna har tillkommit och byggts om vid olika tidpunkter, precis som i Varvsstaden, vilket medför att man kan utläsa olika tidslager.

INSIKTER: Det var ett givande besök i Köpenhamn, då vi fick se många platser som relaterade direkt till den utmaningen vi själva stod inför. Inför gestaltungsarbetet tog vi med oss att det finns olika grader av närhet till vattnet. Att se, höra och dofta vatten är inte samma sak som att verkligen komma fysiskt nära vattnet. Varvsstadens närhet till vattnet är självklar, den är ingenting vi kan välja eller välja bort men vi kan välja att med olika gestaltungslösningar låta besökare komma riktigt nära vattnet. Vi beslutade oss för att vi ville möjliggöra sådana platser, men också att en variation av närheten till vattnet skapar en spännande dynamik som vi vill uppnå även i Varvsstaden. Både Papirøen och Refshaleøen har många likheter med Varvsstaden. Det är tidigare industriområden som varit otillgängliga för allmänheten, de har växt fram under en lång tid vilket skapat olika lager av materialitet på platsen, olika stilar och storlekar på byggnader. Det är tydligt att det finns en annan strategi här än i Varvsstaden, som bygger på att öppna upp områdena och göra dem tillgängliga, för att, etablera dem i allmänhetens medvetande. Refshaleøen skiljer ut sig genom att vara öppet trots att det fortfarande pågår verksamheter där. I Varvsstaden är verksamheten med vindkraftverken kanske i farligaste laget för att låta folk vara helt nära inpå, men det finns stora områden i Varvsstaden som borde kunna göras tillgängliga, och kanske även vissa verksamheter. Vi frågade Hanne på Varvsstaden AB hur hon såg på detta men hon förklarade att det fanns omfattande lagstiftning i Sverige som skiljer sig från Danmark, vilket omöjliggör ett sådant steg i utvecklingen för Varvsstaden. Vi beslutade oss för att se till att det område vi valde att arbeta med skulle vara möjligt att tillgängliggöra tidigt i utvecklingen av Varvsstaden.



Stadens horisontlinje sett från Refshaleøen



Refshaleøen sett från vattnet







Vattenmöte längs Loirefloden



Trädrader på torg i Nanets



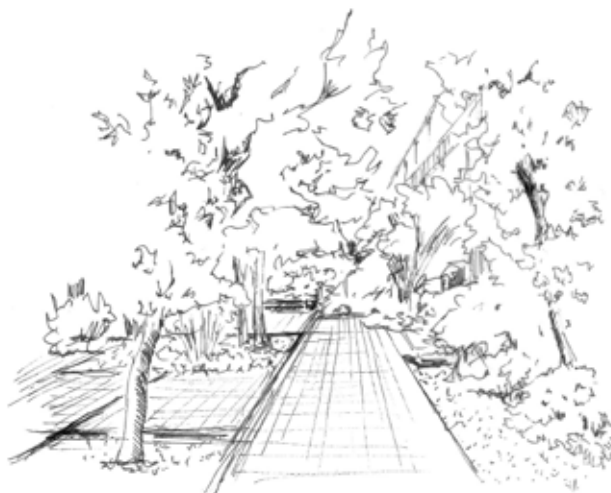
Loriefloeden från Île de Nantes

INSIKTER: Vi uppskattade hur de på många ställen varit sparsamma i sina tillägg, hur de återanvänt gamla byggnader som fått ny funktion och hur nya material påminde om de som redan fanns, eller speglade den industriella karaktären på området. Många av dessa insikter tog vi med oss till vårt gestaltungsarbete där vi till exempel valde att återanvända ett gammalt järngolv inifrån en av hallarna, ute på delar av det nya Kockumstorget samt bygga upp mur/bänkstrukturer av återanvänt tegel från byggnader som skall rivas. I vårt val av material som gallerdurk och cortenstål ville vi signalera en råare och mer oberarbetad känsla. Det vi upplevde som ett av de svårare ställningstagandena under arbetets gång var relationen mellan de ingrepp vi gjorde och att lämna saker opåverkade. Vi upptäckte att vi var väldigt vana och tränade i att göra tillägg och att det nästan kändes svårt att låta bli. Eftersom vi arbetade med ett relativt stort område så blev det viktigt för oss att båda delarna skulle få plats, vilket ledde till att vi till slut valde att knappt göra något ingrepp alls på exempelvis pirarna. Det blev en fin plats, i all sin enkelhet, men vi tror också den upplevs så för att den står i relation till de andra ytorna där vi valde att göra fysiska tillägg och ändringar i landskapet.

En sak som vi inte fann på Île de Nantes som också vår tidigare insikt, var att skapa närhet till vattnet. Loirefloden var extremt ström och har kraftiga tidvattensvängningar vilket gör att man ofta är på stort fysisk avstånd från det omgivande vattnet trots den visuella närheten. I Varvsstaden har vi valt att ta tillvara på möjligheten att faktiskt komma nära vattnet, något som vi tidigare nämnt, genom trapporna, 'Gatten' och gången under pirarna samt vatteninslagen på torget.



Trappor ned mot Loirefloden



Mindre rumslighet i Nantes

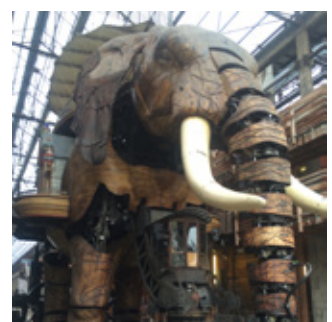
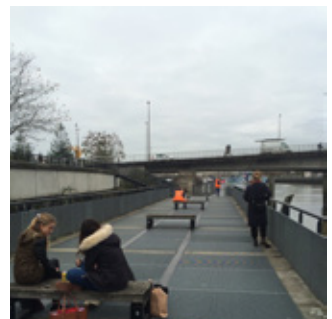
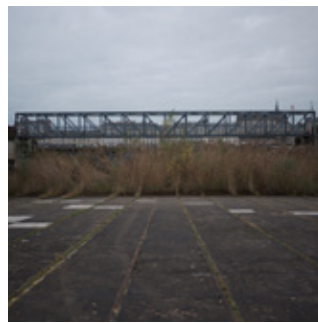


Alternativ gångväg över vattnet









## Insikter Fördjupa

- Materialitet är viktigt, vi måste besluta oss för om vi vill att det ska kontrastera eller inte
- Det finns goda möjligheter till detajeringsgrad trots skalan
- Det är viktigt att lyfta blicken och titta på andra projekt för att inspireras i sitt egna arbete
- Det är möjligt och viktigt att börja etablera en plats trots att det dröjer innan den är färdigställd
- Vi ser de publika rummen som drivande kraft i omvandlingen
- Det är komplext att omsätta visioner till praktik då det finns många förutsättningar som är svåra att förutse.

Studiebesök:  
Île de Nantes  
30 nov - 2 dec

Möte Hanne:  
12 nov

Möte Anna :  
23 nov

Studiebesök  
Köpenhamn  
26 nov

Möte PQ:  
13 nov

Läsning  
2 nov - 18 mars



